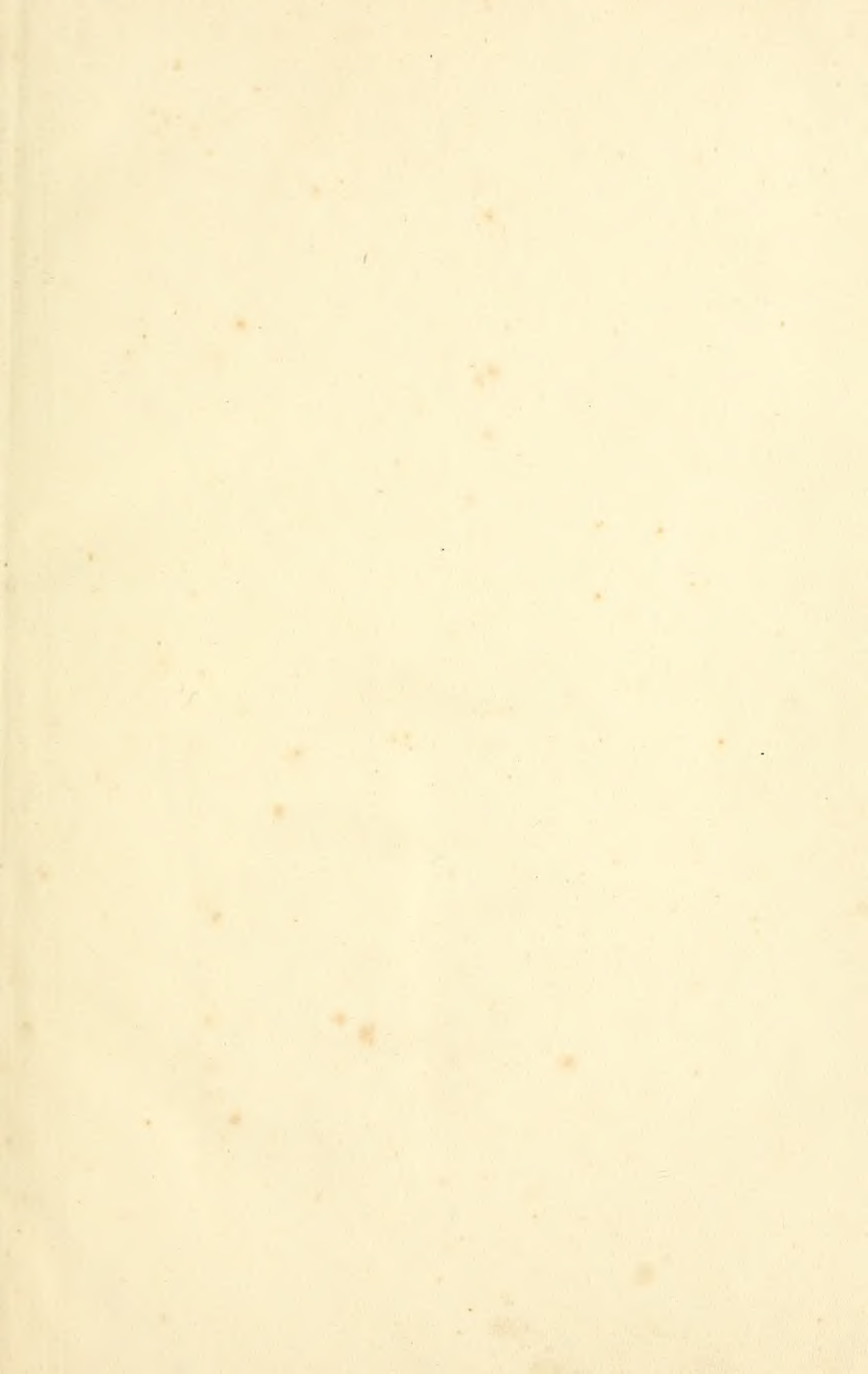
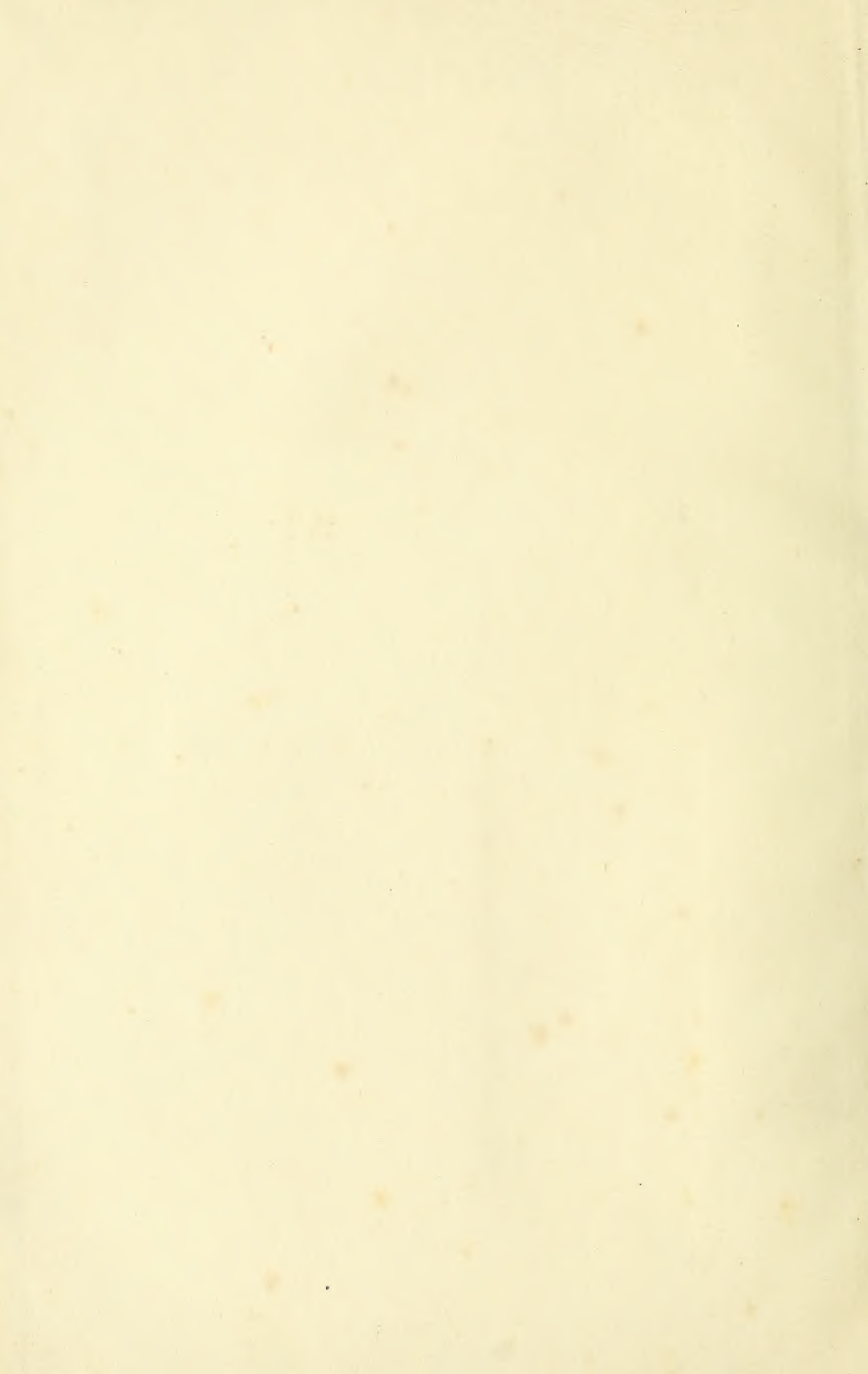


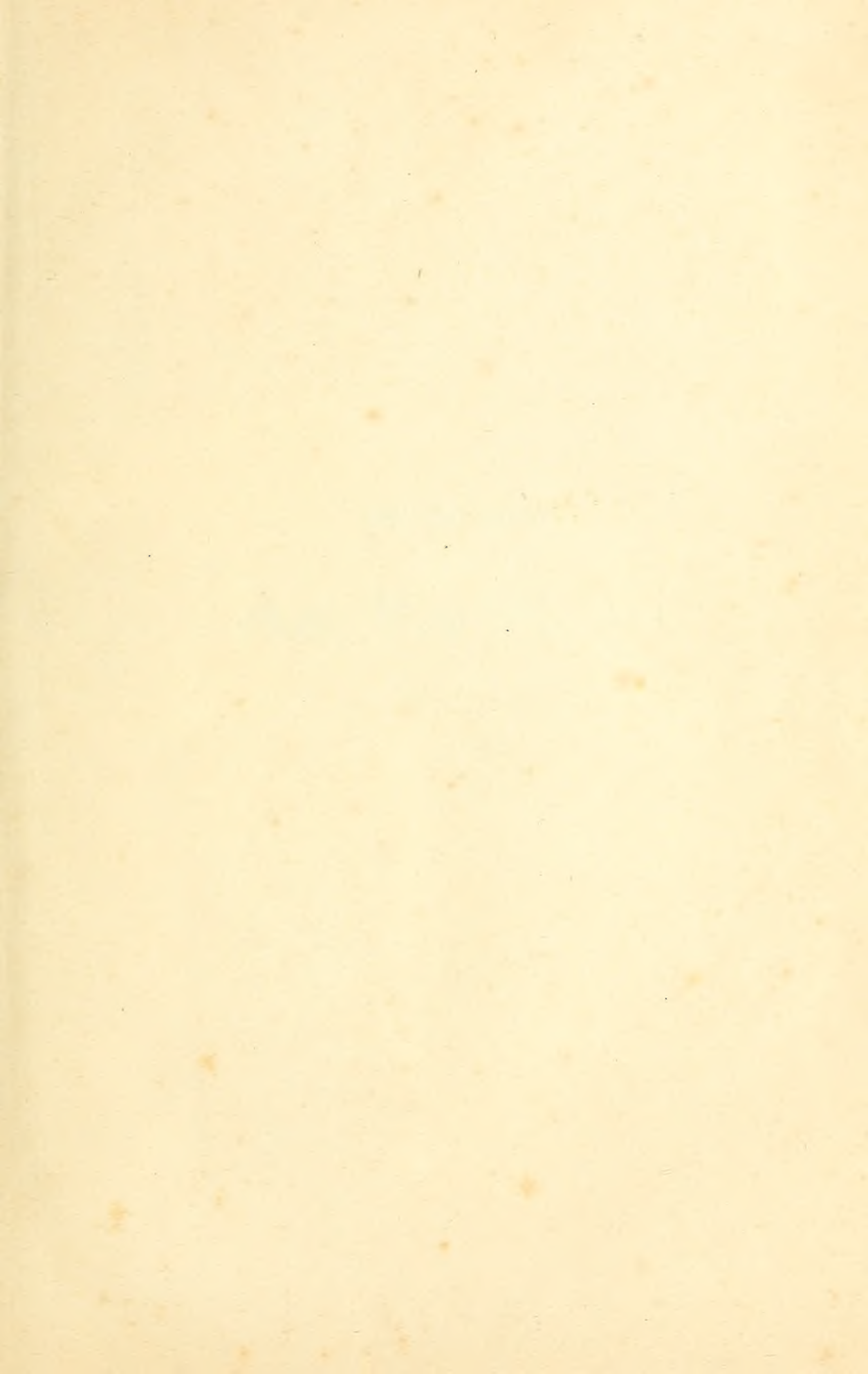
Am Rio Negro

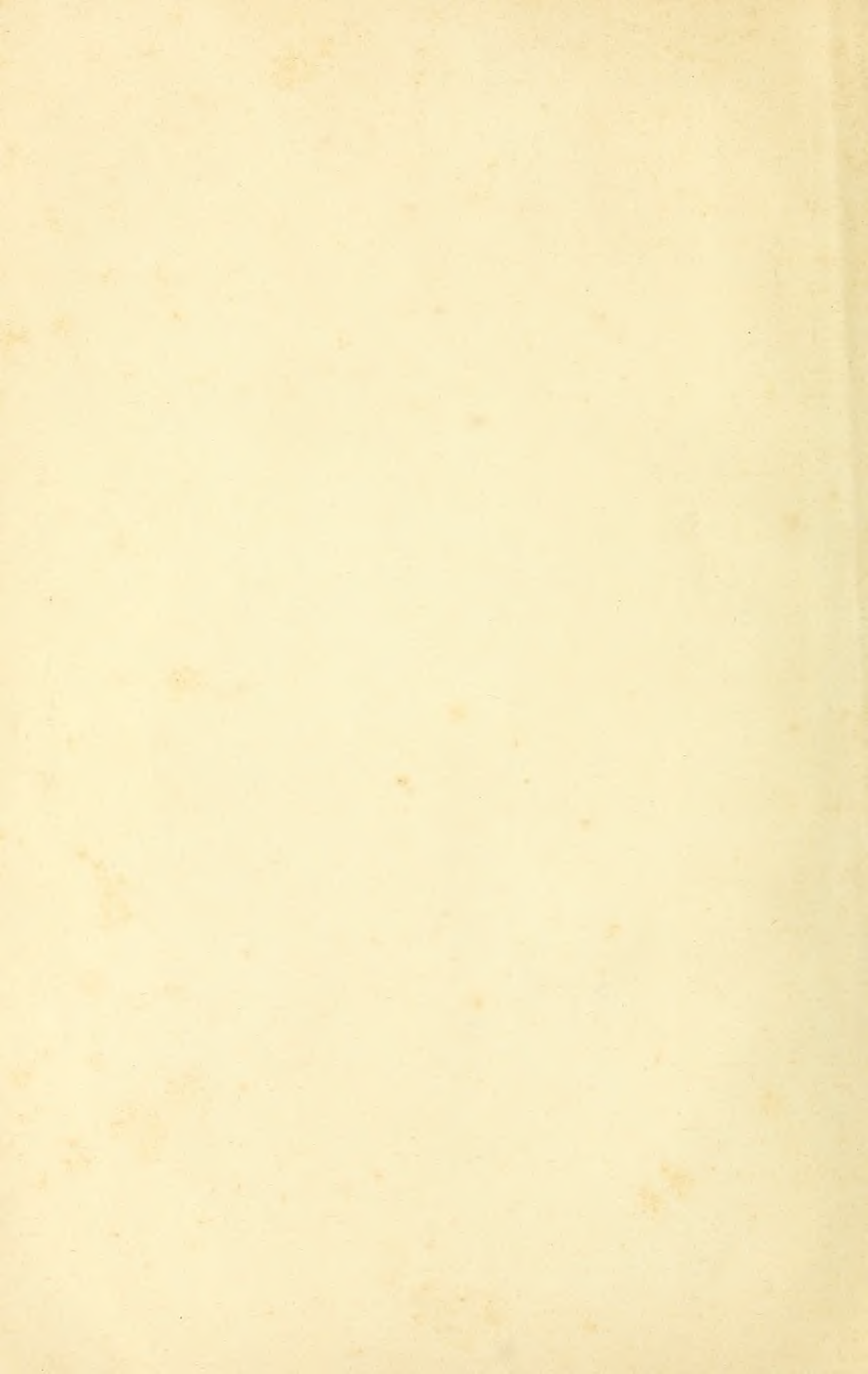


M. Alemann



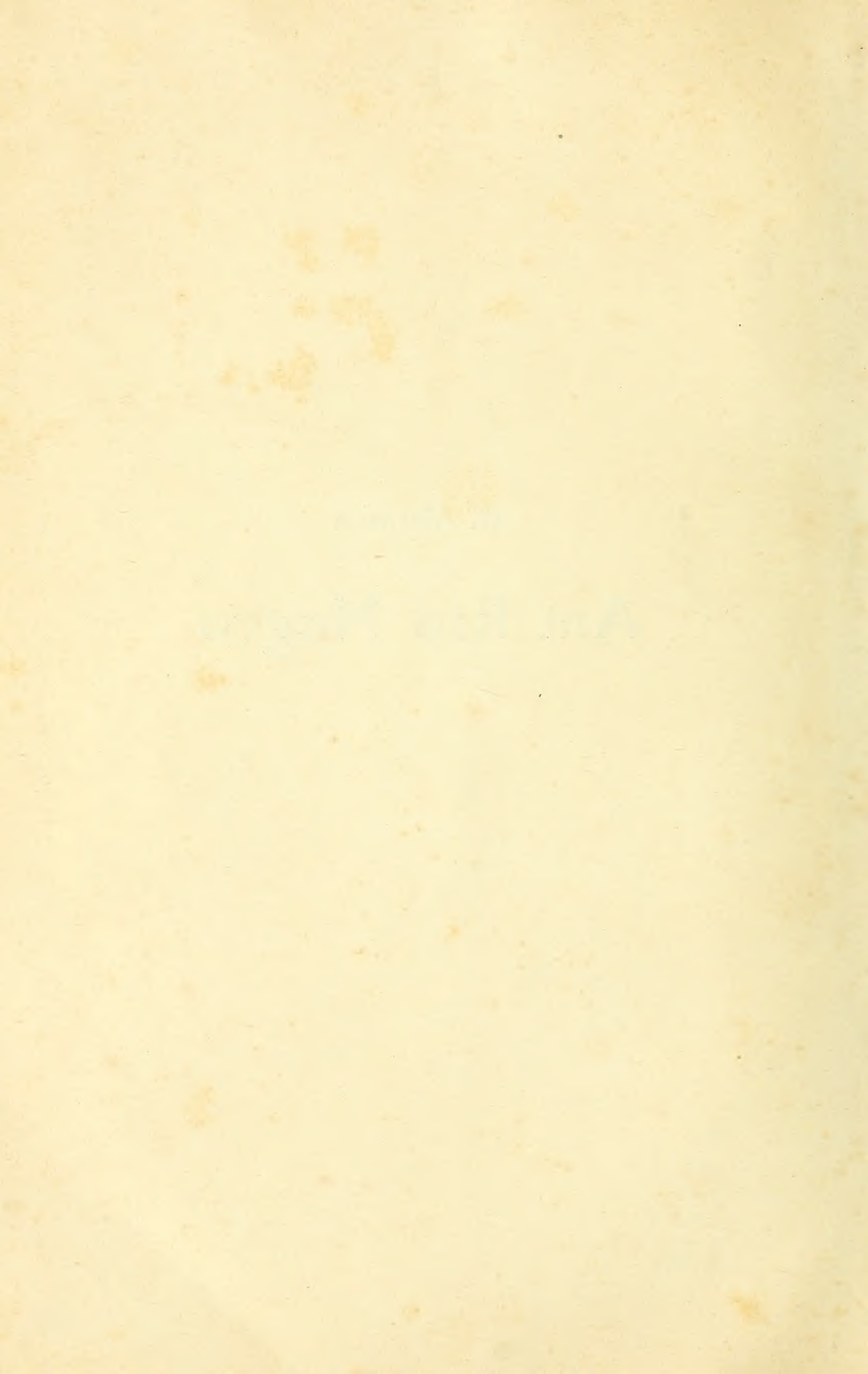




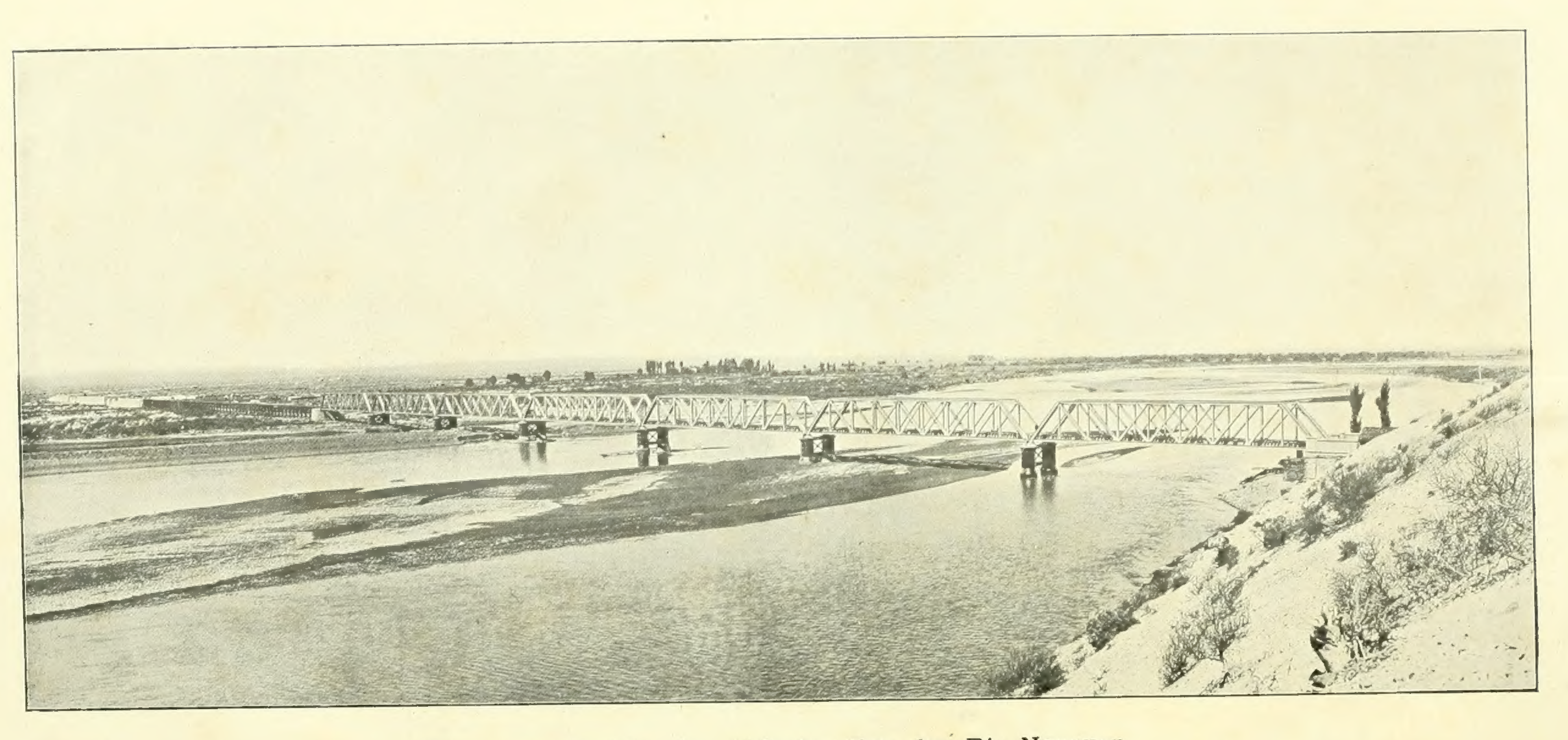


M. Alemann

Am Rio Negro







Die grosse Brücke der Südbahn über den Rio Neuquen.

Am Rio Negro

Ein Zukunftsgebiet germanischer Niederlassung

Drei Reisen

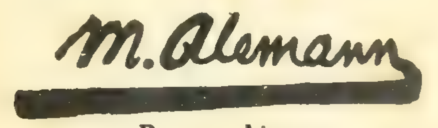
nach dem

argentinischen Rio Negro-Territorium

Mit 90 Illustrationen, 2 Karten und 1 Situationsplan

Ein Führer für Ansiedler, Unternehmer und Kapitalisten

von



Buenos Aires



BERLIN 1907

DIETRICH REIMER (Ernst Vohsen)





Druck von OTTO ELSNER, Berlin S. 42.

Vorwort.

Das eine tun und das andere nicht lassen.

Diesen Spruch möchte ich meiner Schrift als Motto vorsetzen. Das Erscheinen meines Buches fällt in eine Periode, wo das deutsche Volk notgedrungen mit dem bisher so vernachlässigten Kolonisationsproblem und der Auswanderungsfrage sich ernsthaft zu beschäftigen beginnt. Ich gebrauche das Wort »Problem«, weil in der ganzen Welt Kolonisation gleichbedeutend ist mit schwerem Ringen, mit Kampf, mit Krieg und mit schweren Opfern. Dies ist nicht nur der Fall bei der politischen Besitzergreifung von Kolonialgebieten, sondern auch bei der friedlichen, wirtschaftlichen Erschliessung solcher Zonen, welche dem deutschen Kapital, Handel und dem Ansiedler noch ein erspriessliches Tätigkeitsfeld in Aussicht stellen, und wo, wie z. B. gerade in Argentinien, die Regierung derartigen Bestrebungen wohlwollend gegenübersteht. Während das Reich naturgemäss seine bisherigen kolonialen Errungenschaften festzuhalten bestrebt sein wird, obwohl deren wirtschaftliche Entwicklung voraussichtlich eine langsame sein dürfte, so gibt es doch noch ein Gebiet, dessen nahe bevorstehende Aufschliessung momentan für den deutschen Unternehmungsgeist viel näher liegt, als die afrikanische Kolonisation, weil in Betracht gezogen werden muss, dass andere Völker dieser Zone ebenfalls ihr Augenmerk zuwenden, was bei Afrika weniger der

Fall ist. Ich meine den Süden der Argentinischen Republik, Patagonien, und vor allem dessen fruchtbarsten Teil: das

Tal des Rio Negro.

Diese Zone bietet klimatisch und geographisch alle nötigen Vorbedingungen für die Ansiedelung deutscher Ackerbauer und Gewerbetreibender, weil hier mehr als anderswo in Argentinien der bei dem deutschen Bauern gewohnte Kleinbetrieb, die intensive Bodenbearbeitung zur Geltung kommt. Der spekulative Raubbau verspricht hier wenig Erfolg. An guten Verbindungen fehlt es nicht, hat doch in neuester Zeit die Südbahn den Bau von Hunderten von Kilometern Zweigbahnen im Rio Negro- und Neuquen-Territorium in Angriff genommen. Leicht kann es aber geschehen, dass dieses so fruchtbare Gebiet vom Westen her, vorläufig durch chilenische, vielleicht sehr bald durch nordamerikanische Kolonisten in Besitz genommen wird. Das deutsche Kapital, das hier unerlässlicherweise als Vorläufer der kolonisatorischen Aufschliessung aufzutreten hat, auf die hohe Wichtigkeit für gedeihliche Anlagen nicht nur, sondern auch auf seine Mission als Träger der deutschen Kulturerrungenschaften aufmerksam zu machen, also eine Art Weckruf, ist der Zweck meines Buches. Es ist die allerhöchste Zeit! Ich möchte zunächst nicht als Werber, sondern als Organisator einer künftigen germanischen Grosskolonisation im Süden Argentiniens meine langjährigen Erfahrungen in den Dienst dieser Sache stellen, sind es heute doch gerade 33 Jahre her, seit ich den Boden Argentiniens betreten habe.

Die Kulturerrungenschaften deutschen Geistes und deutschen Schaffens auf südamerikanischem Boden dauernd zu erhalten, dazu bedarf es des ununterbrochenen Nachschubes und des stetigen Zuflusses von Kapital, um dem Einwanderer Gelegenheit zur Betätigung seiner Energie und zum materiellen Erfolg zu verschaffen, was schliesslich ja

auch der alten Heimat zugute kommt. Dazu gehört eine weit ausgreifende Organisation; zersplitterte Kräfte gehen bei den nicht zu verkennenden Schwierigkeiten eines solchen Unternehmens dem Deutschtum verloren. Die Schweiz hat bis Mitte der siebziger Jahre wohl eine Division kräftiger Männer nach Argentiniens weiten Ebenen ausgesandt, die im allgemeinen ein gutes Fortkommen gefunden und sich alle Mühe gegeben haben, die Kulturhöhe der alten Heimat beizubehalten, allen übrigen Kolonien ein Vorbild; aber seither hat der Zuzug sozusagen ganz aufgehört, und den im Lande geborenen Söhnen fällt es schwer, die Institutionen der Väter, besonders auf dem Gebiete des Schulwesens, aufrecht zu erhalten. Aber gern genehmigt man anderseits die durch diese Ansiedler geschaffene bedeutende Vermehrung des schweizerischen Handels nach dem La Plata! Denselben Vorwurf kann man Deutschland in seinem Verhalten Südbrasilien gegenüber nicht ersparen.

Wenn man den Germanen mit seinem anerkannt raschen Anpassungsvermögen inmitten lateinischer Volksstämme nicht in Gruppen vereinigt und durch steten Nachschub das Bindeglied mit der alten Heimat aufrecht erhält, dann wird er in der Tat zum Kulturdünger fremder Völker, wie der in der Presse so oft erhobene Vorwurf lautet. Dabei wird aber ganz ausser acht gesetzt, dass das alte Vaterland seinen auswandernden Söhnen gegenüber auch Pflichten hat, und eine der vornehmsten darunter ist die, ihn das Gefühl der Zusammengehörigkeit nie verlieren zu lassen; dann wird er auch imstande sein, das Deutschtum im Auslande hochzuhalten.

Man spricht in den letzten Jahren so viel von der Ablenkung des deutschen Auswandererstromes von den Vereinigten Staaten ab nach Südamerika! Aber so ganz von selbst ergibt sich dieses Resultat nicht. Es müssen organisatorische Vorbedingungen geschaffen sein, welche dem

frischen Ankömmling den Anschluss an bereits angesiedelte Landsleute, eine gewisse Behaglichkeit und Wohnlichkeit schaffen, sonst werden die Briefe der mit den wildfremden Verhältnissen in diesen Ländern Unzufriedenen nicht aufhören, im Volke das bestehende, ganz ungerechtfertigte Misstrauen gegen Süd-Amerika weiter bestehen zu lassen. Von südamerikanischen Regierungen die Schaffung solcher Zustände, wie sie der Germane wünscht und verlangt, zu erwarten, ist auch bei deren bestem Willen ausgeschlossen; also heisst es hier: selbst Hand ans Werk legen. Auf die kräftige Beihilfe der bereits im Lande niedergelassenen Germanen kann man zählen.

Berlin, 17. Februar 1907.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

Erster Teil.

Die grosse Neuquen-Bahn als Erschliesserin des Südens der argentinischen Republik.

Zweiter Teil.

Neun Jahre später. Zweite und dritte Reise nach dem Rio Negro.

Anhang.



Verzeichnis der Abbildungen.

Karten.

Erster Teil

Die grosse Neuquen-Bahn

als

Erschliesserin des Südens

der

Argentinischen Republik

Widmung.

Dem General **Julio A. Roca** gebührt das Verdienst, das Rio Negro-Tal endgültig von der Indianergefahr befreit und damit das weit ausgedehnte und zukunftsreiche Gebiet des Südens der Republik dem friedlichen Anbau und dem argentinischen Staatsleben zugänglich gemacht zu haben durch die denkwürdige Expedition des Jahres 1879. Ohne seinen weit ausschauenden staatsmännischen Blick gehörte eine Bahn nach dem Neuquen-Gebiet heute noch ins Reich der Träume. Wenn ich also diese Bahn die Erschliesserin des Südens genannt habe, so ist es naheliegend, bei diesem Anlass der kräftigen Initiative Rocas zu gedenken. Ihm sei daher dieses bescheidene Büchlein gewidmet vom

Buenos Aires, im Dezember 1897. **Verfasser.**

I.

Erste Reise nach dem Rio Negro

(Oktober—Dezember 1897)

Einleitung.

Die Grosse Neuquen-Bahn, bestimmt, in nicht allzuferner Zukunft den Stillen mit dem Atlantischen Ozean zu verbinden, verdankt ihre Erstellung in erster Linie strategischen Erwägungen. Zunächst handelte es sich darum, die Flussgebiete des Rio Colorado und des Rio Negro mit Bahia Blanca, dem Zentral-Stapelplatz der Südbahn, in Verbindung zu bringen und es lag daher auf der Hand, dass diese Bahn-Unternehmung sich eine Verlängerung ihres Schienennetzes nicht aus der Hand winden liess; auch war sie einzig imstande, den Bau in der von der Regierung ausbedungenen Frist zu übernehmen.

In der Nachsaison des 1895er Kongresses kam die Vorlage der Regierung, den Bau einer Bahn nach dem Neuquen betreffend, zur Verhandlung und wurde so rasch angenommen, dass sie bereits am 4. Januar 1896 von beiden Kammern zum Gesetz erhoben war. Bis zum 21. März desselben Jahres waren sodann die näheren Bestimmungen für den Bau mit dem Londoner Direktorium der Südbahn vereinbart und an demselben Tage noch erschien das Dekret, welches die sofortige Inangriffnahme anordnete. Es wurde für die Vollendung der Bahn ein Zeitraum von 3 Jahren festgesetzt und die Expropriierung der nötigen Landstrecken von der Nationalregierung übernommen. So konnten die Ingenieur-Kommissionen, welche die in 4 Sektionen eingeteilte Trace zu studieren hatten, ohne Hindernis an die Arbeit gehen und die bequemste, kürzeste und am wenigsten Steigung darbietende Linie aussuchen. — Die Bahn wird derart gebaut, dass mit einer Lo-

komotive auf der ganzen Strecke Züge von 50 bis 60 Waggons befördert werden können, ein Punkt, der bei einer etwaigen Mobilmachung von grosser Bedeutung ist.

Zum Chef-Ingenieur des Baues wurde Herr C. Malmén, ein Schwede, der jedoch schon 30 Jahre im Lande ist und lange Zeit hindurch die Stelle eines nationalen Ingenieurs bekleidete, ernannt; als erster Ingenieur Herr H. H. Knox-Little, Engländer; als Sektions-Chefs: für den Oberbau Herr J. Kaehler (Deutscher); für den Brückenbau und Stationen: Herr G. Bush (Nordamerikaner); für den Unterbau: Herr G. A. Miller (Nordamerikaner) und für die Trace: Herr E. Saner (Schweizer).

Durch die zuvorkommende Liebenswürdigkeit der genannten Herren wurde mir Gelegenheit, nicht nur die fertiggestellten Teilstrecken zu durchfahren, sondern auch die vorgeschobenen Erdarbeiten und — was wohl das Interessanteste — die Tracefeststellung eingehend zu besichtigen, und zwar bis über Fortin Roca hinaus. In keiner Weise erhebe ich Anspruch darauf, mit meinem Aufsatz über die Neuquen-Bahn eine erschöpfende Beschreibung der dieselbe begrenzenden Ländereien und der in bezug auf Kolonisationsfähigkeit derselben in Betracht kommenden Verhältnisse liefern zu können; doch habe ich mir alle Mühe gegeben, an Ort und Stelle bei sachverständigen Leuten mich zu erkundigen und auch bereits erschienene Schriften, wie die von Dr. Chr. Heusser und Dr. Santiago Roth, zu Rate zu ziehen.

Das Rio Negro-Gebiet ist nämlich für den aus dem Norden und dem Zentrum der Argentinischen Republik Kommenden etwas so vollständig Fremdes und weicht in allem so sehr von den gewohnten Verhältnissen ab, dass es schwer hält, demjenigen ein fassliches Bild davon zu entwerfen, der diese Gegenden noch nie gesehen hat. Wenn es meiner schwachen Feder gelingen sollte, die Bedeutung dieser Ländereien einem weiteren Publikum zum Verständnis zu bringen, so ist das die grösste Genugtuung und Entschädigung für die ausgestandenen Reisestrapazen.

* * *

Die Umgebung von Bahia Blanca. — Zukunftsaussichten (seither verwirklicht). — Station der Viehdiebe. — Villa Olga und Médanos. — Das Gelände bis Gaviota. — Argentinische Landlords.

Gelegentlich meines mehrtägigen Aufenthalts in Bahia Blanca war ich auch mit meinen Kollegen von der lokalen Presse in Verbindung getreten und dieselben hatten in wohlwollender Weise mein Reise-

projekt begrüsst. Veranlasst durch die öffentliche Ankündigung, stellte sich mir ein älterer Schweizer, Herr Charles Dufour aus dem Kanton Waadt, vor, und anerbot sich, mich zu begleiten. Da er ein praktisch erfahrener Kampmann ist, schon 37 Jahre im Lande und durch vielfache Reisen in der Republik imstande, Vergleichungen mit andern Gegenden anzustellen, so nahm ich seine Begleitung mit Freuden an, auch schon aus dem Grunde, weil er ein heiterer Gesellschafter ist und es sich zu zweien angenehmer reist als allein, besonders in der weltentlegenen Einsamkeit dieser Gegenden, die man getrost als den „Argentinischen Hinterwald" bezeichnen darf.

Wir bestiegen also am Montag, den 1. November 1897, früh morgens, den Zug, der uns zunächst nach dem 7 km entfernten Hafen führte, wo man umsteigen muss. Ein ungeheuer langer, mit Eisenbahnmaterial beladener Zug stand zur Abfahrt bereit. Für die wenigen Passagiere, die sich eingefunden hatten, waren zwei Personenwagen mehr wie ausreichend, und so dampften wir denn so gegen 6 Uhr ab.

Das Weichbild von Bahia Blanca bietet nach dieser Richtung hin einen recht unfreundlichen Anblick dar. Der stark salpeterhaltige Boden lässt keine Vegetation aufkeimen. So trostlos ist diese Gegend, dass der Reisende unwillkürlich einnickt. Bald schlief denn auch alles, mit Ausnahme des Herrn Dufour, der mit bewundernswerter Ausdauer den spärlichen Pflanzenwuchs und die topographische Beschaffenheit des Bodens studierte, was insofern nicht schwer fällt, als der Zug mit gemächlicher Langsamkeit sich dahinschleppt.

Die Linie zieht sich anfänglich, um die sich tief ins Land hinein erstreckende „Weisse Bucht" zu umgehen, fast parallel der Nordwestbahnlinie dahin, bis nach Villa Olga, woselbst sie dann nach Südwesten abbiegt. Diese im Entstehen begriffene kleine Ortschaft ist bestimmt, das zukünftige Villenquartier der reichen Einwohner der zukünftigen „Metropole des Südens" zu bilden. Vorläufig ist jedoch noch sehr viel „Gegend" vorhanden.

Runsen — vom Wasser zerfressene niedere „barrancas" — vermischt mit salpeterhaltigen Wassertümpeln, die das Hochwasser zurückgelassen hat, alles in einem aschfarbenen Grau, bilden die allgemeine Physiognomie des Bodens. Est ist ein wahres Labyrinth. Die einzige Oase bildet die unter dem Namen „Cuatreros" bekannte, am Sauce Chico gelegene Besitzung des Herrn E. Tornquist. „Cuatrero" bedeutet auf deutsch Viehdieb, und von diesen wackeren „Geschäftsleuten", die hier ihre Hauptniederlassung hatten, ist dem Punkte der interessante Name geblieben, der sogar auf die erste Station der Neuquen-Bahn, Km. 21, übergegangen ist. Hier wurde 1876/77 vom

Kriegsminister A. Alsina auch das erste kleine Fort als Ausgangspunkt seiner durch einen Graben abgesteckten Indianergrenze errichtet.

Diese zur Ueberwinterung von Vieh bestimmte, etwa 3 Quadrat-Leguas umfassende Landstrecke weist eine Schicht vorzüglichen Humusbodens auf und ist ausserdem durch zwei rationell angelegte Kanäle, die in den Ozean münden, entwässert worden, denn bei starkem Regenfall war die Gegend einfach unpassierbar. Herr Tornquist hat vor einigen Monaten einen Teil der Besitzung in kleinere Lose für Stadtbauplätze und Quintas vermessen und in öffentlicher Steigerung verkaufen lassen. Er hat im Durchschnitt einen Preis von 15 Centavos per Quadratmeter erzielt, was dem hübschen Preise von 3 250 00 Pesos m/n per Quadrat-Legua entspricht. — An der Einmündung des Sauce Chico in die Bucht wird von ihm eine grosse Eisfabrik errichtet, um das Fleisch in gefrorenem Zustande nach Europa zu verschiffen, so dass der weite Transport nach La Plata oder Buenos Aires wegfallen soll, was unbedingt der dortigen Gegend einen grossen Aufschwung bringen dürfte.

Angrenzend an den Kamp von Tornquist befindet sich derjenige von J. Argerich, 24 Leguas haltend, von denen etwa drei von ähnlicher Beschaffenheit sind. Das übrige Land ist minderwertig, weil mit Salpetertümpeln versetzt. Doch wird es in der Umgebung der „médanos" (Sanddünen), die sich nach Westnordwest bis weit in die Pampa Central hineinziehen, an vielen Stellen wieder besser; namentlich sind die vom Regen eingegrabenen „cañadones" (Niederungen) von ausserordentlicher Fruchtbarkeit. Die „médanos" (Sanddünen) bilden eine Art von Filter für das Wasser, das hier in sehr guter Qualität und geringer Tiefe sich vorfindet.

Die Station Médanos (Km. 49) liegt bereits im Partido Villarino. Herr Dufour erzählte mir, dass er bei ganz ähnlicher Bodenbeschaffenheit, wie sie hier vorliegt, in der Pampa vorzügliche Resultate mit Pflanzungen aller Art erzielt habe.

Im Partido Villarino macht sich schon ganz bedenklicher Wassermangel fühlbar. Man muss 40, ja bis zu 80 m tief gehen, um Wasser zu finden. Einer der Passagiere erzählte mir, er habe unlängst hier Land gekauft, zu 3000 Pesos die Legua; aber ebensoviel habe ihn die Herstellung eines „jahüel" (Viehtränke, grosses Wasserloch) gekostet. (Eine Legua = 25 Quadratkilometer oder 2500 h.)

Herr Dufour hat vor etwa zehn Jahren den Partido Villarino von Nord nach Süd durchkreuzt und gefunden, dass die Sanddünen, welche sich vom Atlantischen Ozean bei der unter dem Namen „Cabeza del Buey" (Ochsenkopf) benannten Gegend bis weit in das Hügelland der Pampa Central hin erstrecken, südlich eine etwa 30 Leguas lange und

von 1 bis 3 Leguas breite Niederung offen lassen, welche fruchtbares Erdreich bis zu 1 m Tiefe aufweist, mit genügender Beimengung von Tonerde, um dem etwas sandhaltigen Boden Festigkeit zu verleihen. Dieses Gebiet dürfte sich zum Anbau von Weizen, Mais, Klee, Kartoffeln und Gemüsen eignen und es ist merkwürdig, dass dies nicht schon in grösserem Massstabe geschehen. Bahia Blanca ist ein guter Markt für Grünzeug, das jetzt noch stellenweise aus Buenos Aires (!) bezogen werden muss und daher entsprechend kostet; zahlte man doch schon für einen einzelnen Kohlkopf einen Peso!

Wasser findet sich hier meist schon in einer Tiefe von 10 m; die Dornbüsche und Sträucher, welche den grössten Teil des Partido Villarino bedecken, treten zurück, um einer grünen Decke von nahrhaften Kräutern Platz zu machen: eine Oase in dieser argentinischen Saharah.

Von da bis zur nächsten Station Algarrobo (Km. 89) — ich muss bemerken, dass die Stationen in Entfernungen von 30 bis 40 km voneinander liegen — steigt das Gelände etwas, so dass daselbst Wasser sich erst in einer Tiefe von 80 m findet. Trotzdem ist der Kamp für Vieh-, namentlich Schafzucht, noch geeignet, weil mehrere Gräser vorkommen, die den Schafen gut zuschlagen. Alle Herden, die uns zu Gesichte kamen, sahen wohlgenährt aus.

Die Station Algarrobo gehört ebenfalls zum Partido Villarino. Nun durchkreuzen wir einen Zipfel des Territoriums Pampa Central, die Sektion V, und kommen zur Station La Gaviota (Km. 131), der einzigen, welche die Südbahn in der Pampa besitzt. Dieselbe liegt auf dem Kamp des Herrn Carlos M. Martinez, der hier 96 Leguas = 2400 Quadratkilometer in einem Stück sein eigen nennt. Durch solche Grossgrundbesitzer, die sich damit begnügen, ein paar Stück Vieh auf ihren Kamp zu setzen und einen erbärmlichen Rancho, dem dann der stolze Name „Estancia“ beigelegt wird, wird die Besiedelung dieser Gebiete sicherlich nicht gefördert. Herr Dufour zeigte mir auch hier einige Landstrecken von etwelchem Wert für den Ackerbau.

II.

Am Rio Colorado. — Ein undankbarer Fluss. – Reise bis Fortin Uno. — Bodenbeschaffenheit. — Beschwerliche Fahrt. — Wie die Italiener arbeiten. — Die Passagiere aus der Pampa. – Ausdauer der Indianer. — Eine Galerafahrt durch die „travesia".

Die Bahn wendet sich nun in fast direkter Richtung westlich. Unversehens hat man den Rio Colorado vor sich und bemerkt erst jetzt, dass man bisher auf einer langsam gegen den Fluss zu ansteigenden Hochebene gefahren ist, denn die nördliche (linke) Barranca (Uferböschung) desselben, die sich hier ganz nahe an die Ufer heranlässt, ist etwa 35 bis 40 m hoch. Eine Senkung in der Barranca ist geschickt benutzt worden, um durch dieselbe ohne Aufwand von Kunstbauten die Linie an das Ufer des Flusses zu bringen, der bei Km. 170 quer überschritten wird. Eine imposante, seither dem Verkehr übergebene, 120 m lange Brücke vermittelt den Uebergang. Die Station Rio Colorado ist 2 km von der Brücke entfernt und vorläufige Endstation der in Betrieb gestellten Bahn. Um diese Station herum dürfte sich rasch eine grössere Ortschaft bilden, ist sie doch gleichsam der Vorhof zum Rio Negro-Gebiet und zum Territorium des Neuquen. Das Departement, in dem die Station liegt, heisst Adolfo Alsina, und die Station selbst wie die ganze Gegend wird von der Bevölkerung Carouché gegenannt, nach dem Namen eines französischen Basken, der hier seit langen Jahren ein Verkaufs-Geschäft betreibt.

Zum besseren Verständnis des Lesers mögen hier einige allgemeine Bemerkungen über die Bodengestaltung eingeschaltet sein. Das ganze patagonische Gebiet bildet eine Art von Tafelgebirge, das stellenweise staffelförmig ansteigt. Die Staffeln sind durch die einzelnen Flussläufe markiert. Die linksseitige Barranca ist höher und setzt sich in derselben Höhe gewöhnlich bis zum nächsten Flusse fort. So haben wir also bei der Ankunft am Rio Negro, nachdem man durch eine nicht enden wollende wellenförmige Einöde sich bewegt, wieder



Das sogenannte Guckloch in der Sierra Ventana, bei Bahia Blanca.



Flussarm bei Chelforó.

dasselbe Bild vor uns wie beim Rio Colorado, nur sind hier die Barrancas 75 bis 90 m hoch, am Rio Colorado 35 bis 40 m, so dass wir also auf dieser Strecke von etwa 51 km eine Steigung von 40 bis 50 m unmerklich überwunden haben.

Es lässt sich nicht wegleugnen, dass schon gleich der Eintritt in das Tal des Roten Flusses — und diesen Namen trägt er mit Recht, denn zur Zeit des Hochwassers sind seine Fluten rötlich-gelb gefärbt, was sich auf die Lehmerde an seinem oberen Lauf zurückführen lässt — einen verblüffenden Eindruck macht. Während man sonst gewohnt ist, einen Flusslauf von allerlei schattigen Bäumen begleitet zu sehen, sind die Ufer des Colorado meist steil ins Wasser fallende, etwa 1 bis 2 m hohe Böschungen, meilenweit kahl und öde, selten genug unterbrochen von vereinzelten Trauerweiden, die sich kümmerlich emporranken. Das Landschaftsbild ist dasjenige starrer Wildheit. Raschen Laufes wälzt der Fluss seine gelben Gewässer dem Ozean entgegen, wie wenn er fürchtete, zum Dienste der Zivilisation herangezogen zu werden. Grausam und verschlossen wie die Indianer, die an seinen Ufern hausten, verweigert dieser undankbare Fluss seinen lechzenden Ufern die ersehnte Erquickung. Und ob er durch Kanalisation bezähmt und dem Menschen dienstbar gemacht werden kann, ist auch noch sehr problematisch, denn seine Strömung, jetzt schon reissend, würde durch die Korrektion seines Bettes jedenfalls noch bedeutend reissender, so dass an Schiffahrt flussaufwärts wohl erst nach Generationen wird gedacht werden können.

In dieser Voraussicht ist denn auch die Brücke erbaut: nur wenige Meter über Hochwasserstand. Auf jeden Fall müsste sich somit eine Schiffahrt der Zukunft auf die Strecke von hier flussabwärts bis zur Mündung beschränken.

Das Tal ist hier wohl eine Legua breit. Der Boden ist meist mit dornigem Gestrüpp bewachsen, von den nämlichen Arten, wie sie auch in der Pampa Central vorkommen.

Bei meiner Durchreise waren die Schienen bis zu Km. 235 gelegt und man konnte bis zum Endpunkt teils in einem Gepäck-, teils auf einem Schienen-Transportwagen („zorra“) gelangen. Ausser uns beiden machten noch drei Herren aus Buenos Aires, welche um Fortin Uno herum Ländereien besichtigen wollten, die Reise mit. Ihre Gesichter wurden lang und länger, je steiniger und wilder die Bodenbeschaffenheit sich gestaltete und schliesslich brach einer davon in die klassischen Worte aus: „Diese Neuquen-Bahn wird ja die ganze Gegend am Rio Colorado diskreditieren!“ Dies dürfte der Wahrheit wohl nahe kommen und viele Landeigentümer, die ihr Besitztum noch nie gesehen, werden aus einem Himmel von Illusionen fallen.

Bei Sonnenuntergang gelangten wir bis zum Endpunkt des Schienengleises („puntarieles"). Von da bis zur Galera-Kreuzungsstation Fortin Uno, etwa 12 Leguas, musste man per Achse zu gelangen suchen. Ein Italiener hat hier ein primitives Gasthaus errichtet, wo wir in einem Zelt für diese Nacht Unterkunft fanden. Es war leider gerade Feiertag und daher der Besuch seitens der Eisenbahnarbeiter ein zahlreicher. Bis morgens 3 Uhr wurde gejohlt und gesungen, so dass wir trotz unserer Ermüdung keinen Schlaf finden konnten. Morgens früh bot sich uns unverhofft eine Gelegenheit, per Wagen bis zum Endpunkt der Erdarbeiten („puntaterraplenes"), Km. 270, zu gelangen. Der Wagenführer war der Sohn eines Estanciero, namens Belén, und wir erfuhren durch denselben, dass das Tal bis dahin nur schwach mit Vieh bestanden sei, dass dasselbe jedoch gut gedeihe; nur komme es allzu häufig vor, dass es sich verlaufe, indem nur noch wenige Einzäunungen sich vorfänden.

Einige Oasen in dem Buschwerk fanden sich auch hier vor, so zum Beispiel bei Km. 207, in einer „Chacarita" benannten Gegend, dann weiter unten bei Sauce Ladeado. Bis Chacarita ist das Tal ziemlich breit, die Talsohle eben und niedrig, so dass bis hierher eine Bewässerung im Bereiche der Möglichkeit erscheint. Dann treten die steinigen Barrancas wieder näher heran. Wir bemerken „tosca" (Kalkgestein), Gips, Nagelfluh, Kiesel und einen weichen Granit, arg zerklüftet und zerrissen durch Rinnen und Schluchten, welche die Wildbäche bei Gewitterregen eingefressen haben. Immerhin hat die Bauleitung an zwei Stellen Steingruben anlegen lassen für den Bau der zahlreichen kleinen Brücken („alcantarillas") und ist mit der Beschaffenheit der Steine sehr zufrieden.

Die Bahnlinie begleitet den Fluss in geringer Entfernung. Nur wo derselbe grosse Krümmungen macht, verlieren wir ihn auf kurze Zeit aus den Augen, nie jedoch das Tafelgebirge des Nordufers. An andern Stellen wieder, wo Felsmassen sich vorschieben, tritt die Bahn ganz nahe ans Ufer heran. Diese Trace wurde gewählt, um die Zufuhren aus der Hochebene nach der Talsohle zu erleichtern, und dann auch, um das Wasser nicht in allzu grosser Tiefe suchen zu müssen. Da laut Konzession die Nationalregierung sich mit den Landeigentümern abzufinden hat, so blieb der Bauleitung zur Bestimmung der Trace der weiteste Spielraum und die Hauptprinzipien im Eisenbahnbau: möglichste Kürze bei Vermeidung von Kunstbauten und niedrigste Steigung konnten daher frei zur Entfaltung gelangen.

In einigen geschützten Lagen am Nordufer, die uns zu Gesichte kamen, hält Herr Dufour die Bodenbeschaffenheit für Rebbau sehr vorteilhaft, eine Meinung, die übrigens von allen Kennern der Gegend

geteilt wird. Das Nordufer weist überhaupt eine grünere und dichtere Vegetation auf, was auf grösseren Feuchtigkeitsgehalt des Bodens zurückzuführen sein dürfte, aber an Acker- und Futterbau ist trotzdem nur unter der Vorbedingung der Berieselung zu denken. Eine Kanalisation des wilden Flusses übersteigt jedoch die Kräfte des einzelnen; sie lässt sich nur ermöglichen, wenn eine kapitalkräftige Gesellschaft dieselbe in die Hand nimmt.

Unterwegs nach „puntaterraplenes" trafen wir den von einer Besichtigung der Arbeiten zurückkehrenden Oberingenieur, begleitet von dem Inspektor des nationalen Eisenbahn-Departements, Ingenieur Larguia, sowie den Ingenieur des Unterbaues (Erdarbeiten) an. Die Herren befragten mich über den Eindruck, den die Gegend am Rio Colorado auf mich gemacht. Ich konnte das Entzücken des Herrn Larguia nicht teilen, der sich zu der Behauptung verstieg, dieses Tal werde in nicht allzu ferner Zeit der Garten der Argentinischen Republik sein. Möglich ist es ja allerdings schon, aber vorher müssten noch sehr viele Hunderttausende hineingesät und neue, noch unentdeckte Kulturpflanzen zur Schaffung dieses „Paradieses" herangezogen werden. Auf jeden Fall dürfte sich die Kulturfähigkeit des Rio Colorado-Tales auf eine Breite von 10 bis 30 ha längs des Flusses beschränken, und auch nur da, wo die Barranca niedrig ist.

Im Kampament des Ingenieurs Miller machten wir eine Ruhepause. Dasselbe war in einer Niederung, ganz nahe am Fluss errichtet, der hier einen etwas weniger öden Anblick darbot, dank einer mit grünem Schilf und Weiden bewachsenen Insel gegenüber demselben. Wir hätten gerne ein Bad genommen, man riet uns aber davon ab, angesichts der reissenden Strömung und des Umstandes, dass mehrere Arbeiter nach dem Baden von heftigen Leibschmerzen befallen worden waren. — Dieses Kampament war recht heimelig eingerichtet. Die Ingenieure wohnten in Doppelzelten mit Holzfussboden und die Küche war vorzüglich. Der Fischreichtum des Colorado ist ansehnlich und Forellen und Pejereys sind daher auf der Tafel etwas Alltägliches. Trotz der gebotenen Annehmlichkeiten sehnen sich jedoch die Herren Ingenieure, namentlich die Familienväter, aus der Waldeinsamkeit heraus und es wird schneidig gearbeitet, teils um sich die Zeit zu vertreiben, teils um rasch fertig zu werden. Per Monat werden im Durchschnitt 30 bis 40 km Schienen gelegt und ebensoviele Dämme. Schon im Monat März wird daher der Schienenstrang etwa 18 km oberhalb Choële-Choël das Ufer des Rio Negro erreichen und damit die beschwerliche Reise nach der einzigen bedeutenden Ortschaft des ganzen ungeheuren Gebietes, Fortin Roca, bedeutend abkürzen. Bis dahin musste man nämlich mit der Nordwestbahn bis nach Ramon

Blanco (Hucal) fahren, ein kolossaler Umweg in entgegengesetzter Richtung.

Von da ging's dann in zwei Tagereisen nach Fortin Uno am Colorado-Fluss. Die Gegend bietet viel Abwechselung dar. Bald führt der Weg durch grosse Algarrobo- und Caldén-Wälder, bald über wellenförmige Ebenen mit schönem Graswuchs, dann wieder durch Sanddünen und Salpetersümpfe („salitrales"),*) abwechselnd mit lichten Waldungen und Strecken ziemlich guten Kampes bis nach Cuchilo-Có (indianisch: Wasserquelle) und Station Central, auch vielfach nach dem Besitzer Delfino genannt, wo Nachtquartier genommen wird. Am zweiten Tag geht die Reise noch auf etwa 2 Leguas durch bewaldeten Kamp, dann aber verschwindet allmählich Baum und Strauch, sowie auch der Graswuchs, der Kamp wird ärmer und ärmer, bis die Tagereise am Colorado-Fluss in einer trostlosen Sanddüne endet.

Mittels einer Fähre wurden Passagiere und Gepäck übergesetzt, übernachteten in dem Gasthaus von J. Maglione, wo inzwischen die von Fuerte Roca in drei Tagereisen herbeförderten Passagiere ebenfalls angekommen waren, und am Morgen ging's fort in sausendem Galopp, nach Nord und Süd.

Unsere Reise gestaltete sich, dank dem Umstande, dass wir uns längs der Bahnlinie fortbewegen konnten, etwas weniger strapaziös und langweilig. Herr Miller hatte die Freundlichkeit, uns am nächsten Tag ein Fuhrwerk zu verschaffen, das uns auf einem neuen, von der Bahn angelegten Fahrwege zum Anschlusspunkt der Diligencia brachte. Unterwegs nahmen wir mit einiger Wehmut von dem Endpunkt der Erdarbeiten, diesem vorgeschobensten Posten der Zivilisation, Abschied, nicht ohne denselben im Proviantlager („proveeduria") der Südbahn mit ein paar Flaschen klaren Pilsenbieres befeuchtet zu haben.

Die Bahnlinie biegt etwa 7 km vor Fortin Uno in süd-südwestlicher Richtung ab. Von da geht's per Galera weiter. Der Name „Galera" für die argentinischen Postkutschen ist recht bezeichnend, entspricht jedoch der Wirklichkeit, wenigstens in diesem Teil der Republik.

---

*) Was man hier und in Chile hauptsächlich *salitre* nennt, ist stickstoffsaures Natron ($N\,N_8\,Na$). Der Salitre von Chile ist bekannt in der ganzen Welt, und daraus wird der Salpeter bereitet, d. h. stickstoffsaures Kalium ($NO_4\,K$), sowie verschiedene andere Produkte. Salitral ist eine Stelle, wo Salitre-Ablagerungen vorkommen. In Argentinien sind dieselben meistens zu wenig dicht, um die Ausbeutung lohnend zu machen; aber um bei Regenwetter den Boden in einen grundlosen Sumpf zu verwandeln, dazu sind sie völlig hinreichend.

Fortin Uno ist ein auf einer wellenförmigen Anhöhe nahe an einer Furt des Rio Colorado erbautes einzelnes Haus, ziemlich stattlich, das muss man anerkennen, aber ohne allen und jeden Schatten rings herum. Mit grosser Ausdauer ist es gelungen, ein paar Cuadras herwärts, in einer Niederung am Ufer, einen etwa 3 ha grossen „alfalfar" (Kleefeld) anzulegen, nebst einigen Bäumen und Gemüsen. Da die in diesem einsamen Kampwirtshaus geforderten Preise „nicht ohne" sind, so mag sich eine derartige Anlage schon rentieren. — Ursprünglich war es eine vom Major Olivieri angelegte Militärstation, wie denn die ganze Grenzbewachung sich darauf beschränkte, die Furten zu beobachten. Heutzutage wird der Uebergang von dem linksseitig stationierten Polizeiposten, im Verein mit dem Alcalde am rechten Ufer, dazu benutzt, die Viehtreiber, die diesen Pass benutzen müssen — namentlich die Chilenen — auf eine ganz niederträchtige Weise zu schröpfen.

Beim Mittagessen leisteten uns die beiden Frauen der Geschäftsinhaber sowie die Gattin eines schwedischen Ingenieurs, der zur Abteilung des Ingenieurs Miller gehört, eine geborene Magdeburgerin, Gesellschaft. Die deutsche Dame fand sich mit einer gewissen Resignation in die geisttötende Einsamkeit, während die beiden andern, in Bahia Blanca geborene Töchter, Italo-, resp. Hispano-Argentinerinnen, ganz vergnügt waren und die Gegend sogar ganz reizend fanden. In der Tat, wenn man weiter nichts gesehen hat als die Stadt der Weissen Bucht, mag man sogar an dem majestätischen Buschlande des Rio Colorado, das hier wellenförmig auftritt und mit dem Tafelgebirge der beiden Barrancas abgeschlossen wird, Gefallen finden, aber argentinische Genügsamkeit gehört dazu. Eine Europäerin würde sich jedenfalls schwer in diese Abgeschiedenheit schicken. In dieser Beziehung kann man der argentinischen Frau seine Bewunderung nicht versagen.

Auch den Erdarbeitern an der Linie, in ihrer Grosszahl Italiener, muss ich ein Wort der Anerkennung zollen, denn es ist wahrlich kein Spass, in einer Sonnenhitze von 30 bis 35 Grad — denn von Schatten ist in dieser Region überhaupt nicht zu sprechen — und von Sand und Staub fast zur Mumie ausgetrocknet, sein hartes Tagewerk zu verrichten. Die Leute arbeiten mit grossem Fleiss, das muss man ihnen lassen. Je ihrer zehn bilden eine Gruppe („cuadrilla") und erhalten zwei Zelte zugeteilt. Einer spielt Koch und Hausmädchen, abwechselnd. Die Arbeit wird per Kubikmeter oder auch per Kilometer Länge bezahlt, wo es durch ebenes Terrain geht. Ein Karren der Proveeduria fährt alltäglich diese Zeltlager mit Proviant und Wasservorrat ab.

So kann man sich ungefähr das Leben in den sibirischen Strafkolonien vorstellen!

Der Postdienst nach Fortin Roca oder, wie es in neuerer Zeit genannt wird, Villa Roca, wird von der Unternehmung Vallée besorgt. Wie bereits gesagt, ist die Abgangsstation Ramon Blanco (früher Hucal genannt) an der Nordwestbahn, wie aus der Karte ersichtlich, ein gewaltiger Umweg. Zwei Tage lang haben sich die bedauernswerten Reisenden durch eine staubige, von zahlreichen Sanddünen durchkreuzte Region der Pampa Central bis zum Nordufer des Rio Colorado durchrütteln lassen müssen, um sodann mit einer Fähre nach Fortin Uno übergesetzt zu werden.

Halbverhungert, geistig und körperlich beinahe gebrochen, vor Staub und Schweiss fast unkenntlich, kamen gegen 4 Uhr nachmittags die Passagiere von der Nordseite an, unter Führung des Herrn Vallée junior in Person. Es waren meistens Offiziere, die nach Junin de los Andes abkommandiert waren; auch ein sehr gemütlicher Feldkaplan (mit Hauptmannsrang), gebürtig aus Tucuman, befand sich darunter, selbstverständlich im Talar, der seines Amtes fortan in der entlegensten argentinischen Grenz-Garnison, Las Lajas, walten sollte; ferner der pensionierte Oberst Nadal, der richtige Typus eines alten Indianer-Grenzoffiziers, der in Landgeschäften nach Roca reiste. Wir konnten nun einen Vorgeschmack bekommen von dem, was unser auf der bedeutend längeren Strecke bis nach Fortin Roca wartete. Bisher war dieselbe in drei Tagereisen zurückgelegt worden, nun sollte der Versuch gemacht werden, die über 230 km betragende Distanz in zwei Tagen zu forcieren, und eben zur Organisation dieses Dienstes war Herr Vallée selbst hierhergekommen, ein kräftiger und energischer junger Mann, der jedoch, wie wir später sehen werden, seine Kräfte bedeutend überschätzt hatte. Die frühere Route war: Fortin Uno—Choële-Choël—Chelforó—Roca. Jetzt sollten die 140 km bis Chelforó in einem Tage geholt werden, was ja an und für sich keine unmögliche Leistung, angesichts des sandigen Bodens, des Wassermangels und der infolge der Trockenheit mageren Pferde uns doch etwas bedenklich vorkam.

Herr Vallée sowohl als die ihm anvertrauten zukünftigen Feldherren waren nicht sonderlich erbaut, in den so wie so schon vollgepfropften Postwagen noch zwei korpulente Reisebegleiter mehr stopfen zu müssen, aber es war eben nichts zu machen, als sich gegenseitig in christlicher Geduld zu fassen.

Während die Passagiere in den schmutzig-gelben Fluten des Rio Colorado den ärgsten Schmutz abspülten und sich nachher aufs Ohr legten, hatten wir Gelegenheit, die stählerne Ausdauer der „cuartea-

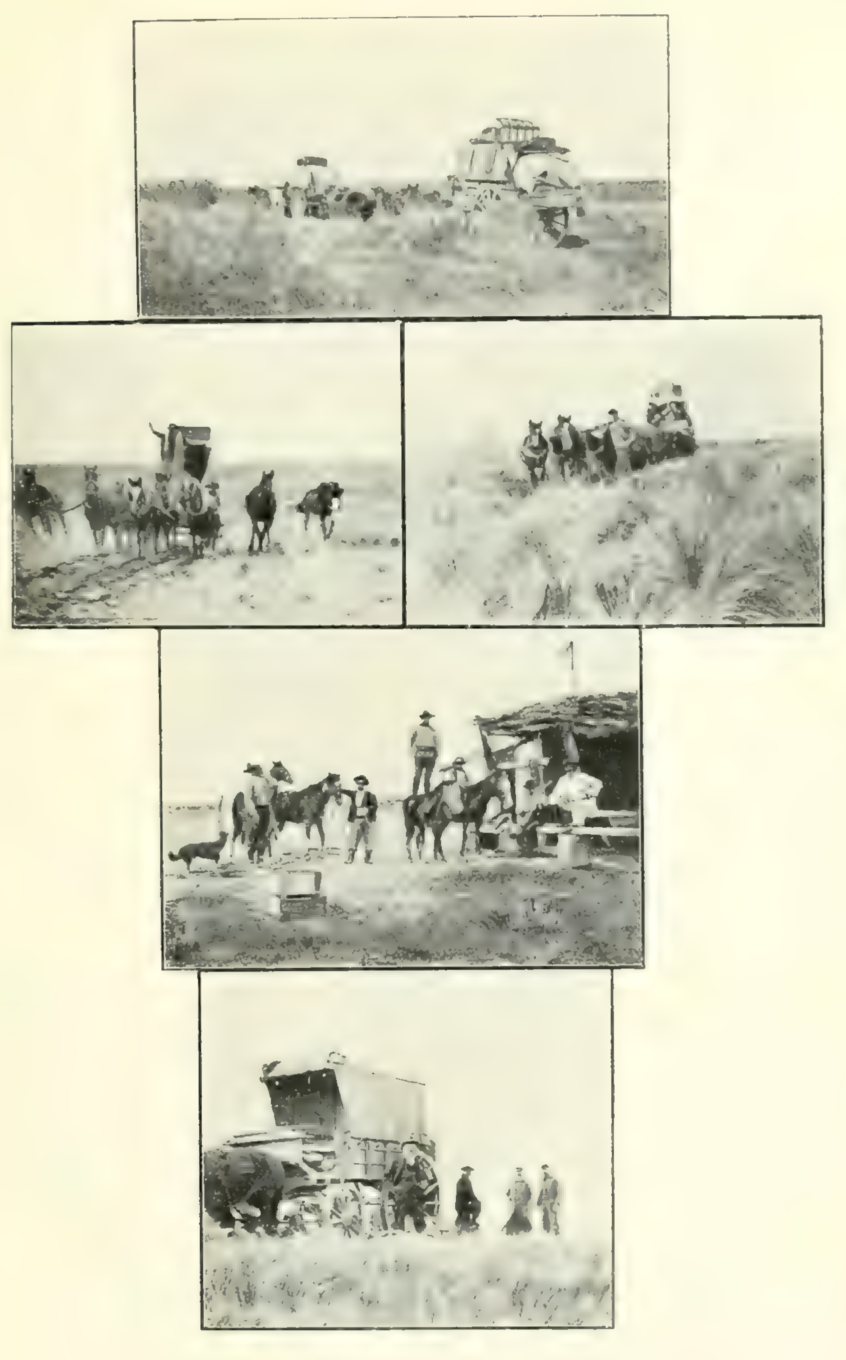
dores" (Vorspannreiter), durchweg Vollblut-Indianer, zu bewundern. Dieselben hatten zwei höchst beschwerliche Reisetage hinter sich; des Abends spät mussten sie die Pferde ausspannen und das Lederzeug ausbessern; des Morgens vor Sonnenaufgang wieder Pferde einfangen und einschirren, welche Operation sich tagsüber bei den Haltestellen wohl vier bis fünf Mal wiederholte, dazu als Vorspannreiter den halsbrecherischen Dienst versehen — fürwahr, man hätte glauben sollen, diese Leute hätten nun ein paar Stunden Schlaf dringend nötig. Aber statt dessen spielten sie in brennender Sonnenglut vor dem Hause ganz fidel „bochas" (das italienische Kegelspiel)! Ich glaube, kein Europäer würde zu dieser strapaziösen Arbeit tauglich sein.

Gegen Mitternacht erschien die Postkutsche aus dem Süden, von einem gellenden Geheul der Indianer begrüsst, das alle Passagiere aus dem Schlaf aufschreckte, auf dem Platze. Wir ermunterten uns, um uns den Marterkasten, dem wir am Morgen unsere Gebeine anvertrauen sollten, etwas näher anzusehen. Demselben entwankten zunächst zwei menschliche Ruinen, welche bloss den Laut „cama" (Bett) von sich gaben und sich dann angezogen auf zwei noch verfügbare „catres" (Schragenbetten) warfen, um sofort in einen bleiernen Schlaf zu versinken. „Das kann ja nett werden morgen!" meinte Dufour, „da wollen wir wenigstens schnell noch etwas Vorrat schlafen!" Das taten wir denn auch, bis wir um 4 Uhr durch das ohrbetäubende Geschrei der die Pferde lassierenden und vorspannenden Indianerpeone (peon = Knecht) an den herrlichen Genuss erinnert wurden, der unser wartete.

III.

Die Wüste zwischen Rio Colorado und Rio Negro. — Pferdewechsel mit Hindernissen. — Spekulationsfieber. – Choële-Choël. — Eine absterbende und wieder zu frischem Leben erwachende Ortschaft. — Ackerbau und Gartenwirschaft in der Talsohle. — Eine strapaziöse Parforcetour. — Ankunft in Chelforó. — Verlegung des Kampaments. — Ein abenteuerlicher Ritt. — Am Ufer des Rio Negro. — Internationales Zusammenleben. — Ein Sängerkrieg. — Abschied vom Kampament.

Die Valléeschen Galeras in dieser Region besitzen die Eigentümlichkeit, dass keine Sitzplätze im Innern des Kastens vorhanden sind. In denselben wird nach Möglichkeit bis obenhin Gepäck hineingestaut und dann heisst's: „So, meine Herren, machen Sie sichs bequem!" Die höheren Offiziere setzten sich auf die „berlina" (oberen Kutscherbock) und zum „mayoral" (Leitseilführer), während der würdige, mindestens 110 Kilos repräsentierende Feldgeistliche, ein Kadett, zwei spanische, in Roca ansässige Geschäftsleute, Dufour und ich in den engen, heissen Raum hineingepfercht und über uns, auf der glücklicherweise solid gebauten Decke, das Gepäck turmhoch aufgeschichtet und mit Lederriemen festgeschnallt wurde. Zu alleroberst kam, da kein anderer Platz mehr vorhanden, einer der Indianer als Reserve-Vorspannreiter zu liegen, der in dieser Position Höllenqualen ausgestanden haben muss. Als Rückenlehne diente ein kaum fingerdicker Eisenstab, an dem die Vorhänge sowie die „riendas" (Riemen) des Ballasts befestigt waren. Fenster gab's keine. Wenn alle Vorhänge heruntergelassen waren, war's stockfinster in unserm Käfig und entwickelte sich alsbald eine zum Schmoren hinreichende Hitze, so dass wir es vorzogen, lieber etwas mehr Staub herunterzuwürgen, und also auf einer Seite die Vorhänge nicht herabrollten. Ich kam auf einen mit Eisen beschlagenen Koffer zu sitzen, dessen oben angebrachtes Hängeschloss seine sicht- und fühlbaren Spuren noch lange auf meinem Sitzfleisch zurückliess, während der Rücken durch das fortwährende An-



„Galeras“ (Postkutschen).

Die oberen: Auf dem Marsch. — Die unteren: Ruhepause.



Kleine Laguna mit Süsswasserquelle in einer Schlucht der Meseta von Aguada de Cesilio am Rio Negro.



Corral und Ansiedlerhaus auf einer Insel unweit Cármen de Patagones.

stossen an den Eisenstab aussah wie ein „bifé grillé“, was übrigens auch bei Dufour der Fall war, als wir uns später im Bad gegenseitig zu bewundern Gelegenheit fanden.

So gegen 6 Uhr morgens setzte sich das Vehikel in Bewegung und alsbald ging die Gangart in sausenden Galopp über, über Stock und Stein, was sechzehn Pferde eben nur zu ziehen vermögen. Der Turm — diese Bezeichnung ist für das 5 m hohe Fahrzeug wohl erlaubt — schwankte bedenklich hin und her, „stampfte“ und „rollte“, dass man fast seekrank wurde, während wir „Innere“ stets aufpassen mussten, um nicht mit den Schädeln zu kollidieren, und uns krampfhaft festhielten, wo wir eben konnten. Der Wind ging von vorn, und bald waren wir in eine Staubwolke gehüllt, die unsere schweisstriefende Haut mit einer dicken schwarzen Kruste bedeckte.

Durch die „travesia“*) von Fortin Uno bis nach Choële-Choël, etwa 65 km, findet sich auch nicht ein Tropfen Wasser. Schon mancher verirrte Reisende ist hier verdurstet und der von den Viehherden benutzte Weg ist mit Schädeln und Gebeinen wie von einer Hecke eingefasst; sagte mir doch einer der Spanier, dass die Händler, welche Vieh nach Chile treiben, auf diese Strecke einen Verlust von vollen 60 Prozent zu rechnen pflegen. Die Neuquen-Bahn hat denn auch die kürzeste Linie zwischen beiden Flüssen zum Uebergang nach dem Rio Negro ausgewählt, und zurzeit werden Bohrarbeiten vorgenommen, um die einzige Station, welche in diese argentinische Sahara zu stehen kommt, mit Wasser zu versehen. Wer da Stations-Chef wird, der muss schon mit Gott und der Welt gebrochen haben und ein bussfertiger Sünder sein!

Der Boden ist sandig, öfters salpeterhaltig, d. h. mit einer eingetrockneten weissen Salpeterschicht bedeckt. Gras sieht man nur an wenigen Stellen, dagegen dorniges, knorriges Buschwerk, Kakteen u. dgl. im Ueberfluss. Dass der Postdienst in dieser Region kein leichter, liegt auf der Hand. Eine unverhältnismässig grosse Zahl von Pferden wird hier jährlich verbraucht. Alle 3 bis 4 Leguas ist aus Pfahl- und Strauchwerk ein sog. „corral“ (Einzäunung) errichtet, woselbst die tagsvorher hergetriebenen und mit besonders herbeigeschafftem „alfalfa“ (Luzerneklee) gefütterten Pferde zum Umwechseln bereit gehalten werden, unter Aufsicht eines wetterharten Gaucho oder Indianers.

Es war gegen 9 Uhr, als wir bei der ersten „posta“ (Pferdewechsel) anlangten und dadurch Gelegenheit fanden, unsere grausam zugerichteten Knochen — man sollte dieselben von Rechts wegen vor-

*) Travesia bedeutet wasserlose Strecke.

her numerieren lassen — durch Strecken wieder in ihre natürliche Lage zusammenzurecken.

Wir sahen uns nun in der Gegend um, befanden wir uns doch auf einer „loma" (Erdwelle), welche uns einen ziemlich weiten Ausblick gestattete. Am Horizont erblickten wir noch das am Nordufer des Colorado sich hinziehende Tafelgebirge, aus dem einzelne Kuppen hervorragten; sonst aber, wohin das Auge auch blicken mochte, überall die gleiche eintönige, mit Gestrüpp bewachsene, von Zeit zu Zeit in niederen Erdwellen in der Ferne sich verlierende Hochebene, in einen langweilig gelblich-grauen Ton gehüllt. Die Fauna dieser Gegend ist ebenso arm wie die Flora. Wir wanderten eine ziemliche Strecke, bis wir nur auf eine Ameise stiessen, während andere Reisegefährten das zweifelhafte Glück hatten, einer der faustgrossen behaarten Spinnen zu begegnen, welche durch ihren Biss unter dem Vieh so viel Unheil anrichten. Als einzige Ausbeute des halbstündigen Streifzuges wurde von einem Peon ein Straussenei eingebracht, indes eine Landschildkröte, die hier ziemlich häufig vorkommen sollen, sich der Gefangennahme durch Verkriechen in einen Dornbusch entziehen konnte.

Ein Pfiff des Mayorals rief sämtliche Mannschaft nach dem unbeschreiblichen Ungetüm, das uns wieder eine Strecke weiterführen sollte. Die Pferde setzten jedoch dem Einschirren Widerstand entgegen und so mussten denn alle antreten, um sie zusammenzutreiben. Es wurde eine Leine an ein Rad gebunden, etwa 15 m ausgespannt und vom Kadetten gehalten. Obwohl die Pferde ganz leicht hätten darüber hinwegspringen können, erschraken sie doch vor dem unvermuteten Hindernis, und dieser Augenblick des Zauderns wurde jeweilen geschickt benutzt zum Lassieren. Ein besonders widerspenstiger Gaul, dem man bereits die Halfterriemen angeschirrt, liess sich durch die Leine nicht abschrecken, sondern sprang gerade an der Stelle darüber, wo der dicke Geistliche Wache hielt. Mit einer Gewandtheit, die einem Pferdebändiger Ehre gemacht hätte, ergriff dieser jedoch den herabhängenden Zügelriemen und liess sich ein paar Schritte weit von dem Pferde fortschleifen, bis es einsah, dass es sich dem Gesalbten des Herrn fügen müsse. Das Schauspiel war köstlich, als Ihro Hochwürden mit triumphierendem Blick das erschrockene Tier zurückbrachte. Der letzte Schluck „Gebranntes", der sich noch „an Bord" befand, war der Lohn seiner Bravour.

Es wurden noch zwei Mal Pferde gewechselt, für uns Märtyrer eine kurze Erholung, bis wir endlich gegen ½1 Uhr nachmittags, bei glühender Sonnenhitze, am Rand des Tafelgebirges angelangt waren und das Tal des Rio Negro vor uns sahen. Der Anblick des schönen klaren Wassers und der in saftigstem Grün prangenden Inseln tat allen

wohl, man atmete förmlich auf. Aber noch galt's, den holperigen und ziemlich steilen Weg, der nach dem Dorfe Choële-Choël hinunterführt, mit den entsprechenden Stössen und Püffen auszuhalten. Wenn nicht fusshoher heisser Sand den Boden bedeckt hätte, wären wir lieber ausgestiegen und hätten unser Heil zu Fuss versucht. Endlich war auch diese Heimsuchung überwunden; die „galera" fuhr vor einer ganz stattlichen „fonda" (Kampwirtshaus) vor, wo bereits die Tafel für uns gedeckt war und wir ein frugales Frühstück als Herzensstärkung genehmigen konnten, zu 2,50 Pesos per Gebiss.

Dass wir zum Löschen unseres brennenden Durstes eine Studienreise durch die drei vorhandenen Geschäftshäuser unternahmen, könnte uns unter den obwaltenden Umständen auch der schroffste Temperenzler nicht verübeln. Die Ausbeute war jedoch gering, denn mit Ausnahme eines echten patagonischen „guindado" — ein aus den in Patagones vorzüglich und massenhaft gedeihenden Weichselkirschen hergestellter hellroter Likör, sehr aromatisch von Geschmack — liess die Qualität der uns vorgesetzten Getränke sehr viel zu wünschen übrig.

Nicht übel verwundert war ich, in einem Almacen erkannt und in deutscher Sprache angesprochen zu werden. Das hätte ich denn doch wahrlich in Choële-Choël nicht gesucht! Es war Herr Krause aus der Kolonie Tornquist, auf der Rückreise von einer Kampbesichtigung begriffen, der mir diese Ueberraschung bereitete. Er überliess mir als Andenken ein von ihm aufgenommenes Bild der Sierra Ventana (Fenstergebirgskette) mit dem Guckloch, das ich dem Leser nicht vorenthalten will.

Während der Weg der „galera" aus Rücksichten auf den Postdienst über Choële-Choël führt und somit von Fortin Uno aus eine fast direkt südliche Richtung einschlägt, verfolgt die Trace der Neuquen-Bahn, wie aus der beigelegten Karte ersichtlich, eine mehr südwestliche Richtung, so zwar, dass die Linie oben auf der Travesia bleibt und erst mehr gegen Westen in die Talmulde heruntersteigt. Die Station Choële-Choël kommt auf diese Weise volle 16 km von der Ortschaft zu liegen, wohl ein Unikum im Eisenbahnwesen. Als Grund der grossen Kurve, welche Choële-Choël förmlich ausser Verkehr setzt, werden Rücksichten auf das Ueberschwemmungsgebiet des Rio Negro angeführt.

* *

Es tut einem fast weh, die Bahn-Trace, diesen Vorläufer der Kultur und Zivilisation, mit dem man während mehreren Tagen vertraut geworden ist, bei Fortin Uno zu verlassen, gerade auf einer Strecke, wo man so froh über diesen Wegweiser gewesen wäre.

Auf der Karte finden wir das Gebiet der travesia bei Fortin Uno als Sektion XI*) verzeichnet. Das meiste Land ist schon in festen Händen, und die meisten der Landeigentümer sind wohl des süssen Glaubens, zu billigem Preis ein herrliches Stück Land erworben zu haben. Welch bittere Enttäuschung wird ihnen die Eröffnung der Bahn bringen! Wie viele Leguas absolut wertlosen Landes haben wir auf unserm Wege da durchkreuzt! Und solches Land, das kaum imstande ist, 200 Schafe pro Legua zu ernähren, wo es alle zwei Jahre einmal regnet, wo infolge Wassermangels jeder Futterbau unmöglich, wurde zu 5—6000 Pesos**) die Legua bezahlt! Ein Werk unserer herrlichen Börse und der Verblendung der Menschen. Da erkennt man so recht die Wahrheit des Goetheschen Wortes:

. . . . . ein Kerl, der spekuliert,
Ist wie ein Tier, auf dürrer Heide
Von einem bösen Geist im Kreis herumgeführt.

Und seither ist es noch viel schlimmer geworden!

* *
*

Choële-Choël, nächst Cármen de Patagones die älteste grössere Ansiedelung am Rio Negro, wurde als eine hoffnungs- und verheissungsvolle Ortschaft kurz nach dem Indianerfeldzug des Generals Roca angelegt. Sie entstand aus einem Feldlager, dem sog. III. Kampament, das hier längere Zeit als vorgeschobener Posten gegen die Indianer errichtet war. Sie liegt gegenüber der grossen gleichnamigen Insel, am Hauptarm des Flusses, der bis hierher das ganze Jahr hindurch von der Mündung aus schiffbar ist. Es wurde anfänglich viel gebaut, und auch recht solide, denn die Mehrzahl der Häuser sind aus gebrannten Backsteinen aufgeführt.

So lange in Choële-Choël eine verhältnismässig starke Garnison lag, siedelten sich Geschäftsleute und Handwerker ziemlich zahlreich an, und der Ort schien bestimmt, ein Stapelplatz für den Handelsverkehr des Rio Negro-Tales zu werden. Da jedoch die Herren Offiziere, die von der Regierung zur Belohnung für die ausgestandenen Beschwerden des Indianerfeldzuges in dieser Gegend sehr ausgedehnte und fruchtbare Ländereien empfangen hatten, mit denselben nichts anderes anzufangen wussten, als sie grösstenteils an Spekulanten zu verkaufen, so vermochte die Region keine sesshafte, produzierende

*) Die Territorien sind alle quadratisch in Sektionen mit ihren Unterabteilungen vermessen. Eine Sektion umfasst gewöhnlich 400 Quadratleguas = 10000 Quadratkilometer.

**) Ein argentinischer Pesa (papier moneda nacional) gilt seit längerer Zeit Mk. 1;80.

Bevölkerung anzuziehen, und als später die Truppen-Standorte weiter hinauf verlegt wurden, war es mit der scheinbaren Blüte von Choële-Choël vorbei. Zwar versuchten die Salesianer-Brüder die Lücke durch Gründung eines Nonnenklosters und einer Schule auszufüllen, aber auch deren Gebete vermochten den Verfall des Städtchens nicht aufzuhalten. Heute steht die Hälfte der Gebäulichkeiten leer, meist mit abgedecktem Dach, und was nicht niet- und nagelfest ist, wird von den noch dort vegetierenden Bewohnern zur Benutzung herangezogen.

Der grösste Feind der Ortschaft ist der beständige starke Wind, der aus dem verwitterten Gestein der „barrancas" und der „travesia" oft ganze Wolken von Sand ins Tal hinunterweht und förmliche wandernde Sandberge geschaffen hat. Einige davon, die recht malerische Formen aufweisen, sind nach und nach zum Stillstand gelangt; ihre Oberfläche härtete sich unter dem Einfluss starker Regengüsse, welche zugleich die in der Sandmasse enthaltenen Humusteile befruchteten und die „médanos" mit einer grünlichen Decke bekleideten. Andere, kleinere Sanddünen neuerer Formation führen aber immer noch ein ruheloses Wanderleben und fallen, wenn der Ausdruck erlaubt ist, über die Häuser her, welche sie bis zum Dache zudecken, was meist in der Nacht zu geschehen pflegt. Wie in den Alpen den Schnee, so muss der Bewohner von Choële-Choël, gar oft mit Hilfe der Nachbarn, den Sandwall vor seiner Behausung wegschaufeln, um vielleicht ein paar Tage später von einem hilfsbedürftigen Nachbarn zum gleichen Liebesdienst herangezogen zu werden.

Dass unter solchen Umständen viele Bewohner der „Zukunftsstadt" den Sand von den Füssen geschüttelt haben, lässt sich leicht begreifen, und die noch vorhandenen dürften wohl auf den Aussterbe-Etat gesetzt werden.*)

Trotzdem nimmt sich die heute noch aus etwa 30 bewohnten Häusern bestehende Ortschaft dank der sie umgebenden Weidenwäldchen und des grünen Rasens am Flussufer, mit den phantastisch geformten Sandhügeln als Hintergrund, landschaftlich gar nicht übel aus, wenn man sie von der gegenüberliegenden Insel aus betrachtet. Diese strotzt, im Gegensatz dazu, in einer wahrhaft üppigen Vegetation und man begreift nicht, dass man diesen paradiesischen Fleck Erde nicht schon längst einer ausgiebigen Kultur unterworfen hat. Die Insel wurde nämlich bisher als Weide für die Pferde der am Rio Negro liegenden Truppen und als Depot der „caballos patria" (Regierungs-

*) Diese meine pessimistische Auffassung hat dem Gang der Entwicklung gegenüber nicht stand gehalten; im Gegenteil, heute ist der Ort wieder im frischen Aufblühen.

pferde) benutzt. Gegenwärtig wird sie vermessen und parzelliert und soll auch kolonisiert, resp. landwirtschaftlich ausgebeutet werden.

Gegen 2 Uhr nachmittags setzten wir den „Sapziergang" in unserm Marterkasten wieder fort. Entgegen dem landläufigen Vorurteil, dass Schwarzröcke auf Reisen Unglück bringen, war dies nicht der Fall mit unserm hochwürdigen Reisebegleiter, er trug im Gegenteil durch seine lebhafte Unterhaltungsgabe und seinen trockenen Humor viel zur Erheiterung seiner Leidensgefährten bei.

Der Weg bleibt nun im Tale und entfernt sich nur selten vom Flussufer, das mit schattigen Weidenbäumen („sauce colorado") bestanden ist. Die Fahrt gestaltete sich daher wesentlich angenehmer als bisher. Man bekommt von Zeit zu Zeit in gutem Stand gehaltene Estancias und Quintas zu Gesicht, namentlich auf den Inseln. Die Böschung tritt an manchen Stellen bis zu zwei Leguas vom grössten Flussarm zurück und die Talsohle ist topfeben. Sehr schöne Landsitze sind diejenigen des Generals Diaz und des Obersten Belisle, welch' letzterer namentlich viel Sorgfalt auf den Anbau aller möglichen Baumarten verwandt und damit ganz überraschende Resultate erzielt hat. Wir finden in seiner ausgedehnten Quinta neben Nuss- und Kastanienbäumen auch die Kork-Eiche, den Mandel- und den Olivenbaum, alle in üppigster Fülle. Auch an dem alten Fort Chimpay kamen wir vorüber, das jedoch, wie die meisten heute nutzlos gewordenen Grenz-Wachtposten, kaum etwas weiteres bedeutet als einen geographischen Begriff, der lediglich zur Bezeichnung der Gegend und Abschätzung der Distanzen dient. Auf den Karten finden sich alle diese verfallenen Ranchos mit ihren meist indianischen Namen eingetragen; wenn man jedoch da eine Ortschaft anzutreffen glaubt, wo es möglich wäre, dem erschöpften Leib eine Stärkung zuzuführen, so täuscht man sich gewaltig.

Mehrmals kreuzte die „galera" kleinere Lagunen und Flussarme, die sich ziemlich tief ins Land hineingefressen hatten. Sie waren nicht tief und der Grund steinig. Wie beneideten wir in unserm Backofen die Pferde um ihr herrliches Bad!

Bis Chelforó, unserm heutigen Reiseziele, das wir laut Aussage des Mayorals gegen 9 Uhr abends erreichen sollten, fand noch viermaliger Pferdewechsel statt. Allgemach machte sich bei allen Passagieren, die zum allgemeinen Schrecken in Belisle noch um einen Oberstabsarzt vermehrt worden waren, der nicht gut zurückzuweisen war und zu uns hereingepfercht wurde, eine derartige Müdigkeit geltend, dass man gegen das Stossen und Rütteln unempfindlich wurde und sich einem Schlummer der Erschöpfung hingab. Bei der zweiten „posta" ging schon die Sonne unter, und das Einfangen der Pferde in

der Dämmerung, die sich mit den leichten, am Flussufer zwischen den Weiden aufwallenden Nebeln verwob, hatte etwelche Schwierigkeiten. Als wir endlich soweit waren, dass das Signal zur Abfahrt ertönen sollte, vermisste man den Rosselenker Vallée. Ein dumpfes Schnarchen führte auf seine Spur. Er hatte sich, von Ermattung überwältigt, um etwas auszuruhen, platt auf den Bauch in den fast fusshohen Staub gelegt und war in dieser Stellung eingeschlafen! Diese Prozedur wiederholte sich bei jeder folgenden „posta"! Auf der ganzen Strecke existiert nur bei der dritten „posta" ein kleines „boliche" (Giftbude), wo man etwas Caña und Genever, aber nichts zu essen bekommen kann. Wenn dies der Fall gewesen wäre, hätte uns kein Mensch mehr weitergebracht, darüber waren wir alle einig — und Vallée auch. So aber musste der Kelch geleert werden. Das Einfangen der Pferde in der Nacht hielt uns bei jeder „posta" mehr wie eine Stunde auf; zum Ueberfluss hatte sich auch noch die Achse eines Rades erhitzt und musste nun mit Korbflaschen Wasser zur Abkühlung herbeigeschleppt und ein Vorrat davon mitgenommen werden. Kurz, es war fast 1 Uhr morgens, als wir vor dem Wirtshaus in Chelforó — dem einzigen Gebäude, das hier überhaupt existiert — landeten und steif wie Hampelmänner wieder die Mutter Erde betraten.

Rasch wurden nun mehrere Feuer angezündet und ein Spiessbraten entwickelt, an dem sich die Peone erlabten, während die Frau des „bolichero" für die Passagiere ein Essen zurechtmachte. Dufour und ich dagegen hatten, mit unserm Gepäck beladen, noch einen Marsch von 2 km bis zum Kampament des Ingenieurs E. Saner, Chef der Trace-Studien, zurückzulegen, der uns hier erwartet hatte. Ein glücklicher Zufall hatte uns an diesem Tage noch nach Chelforó geführt, denn am folgenden Morgen schon sollte das Zeltlager der Sektion abgebrochen und etwa 30 km weiter hinauf verlegt werden; und was Kilometer in dieser Gegend bedeuten, das sollte uns sehr bald klar werden. Nachdem uns Herr Saner seinem Capataz, einem Schweizer, namens F. Schmied, überantwortet, ritt er sofort zu seinen Vorposten ab, während wir die wenn je wohlverdiente Ruhe suchten — und fanden. Ein erquickendes Bad — mit viel Seife — in den klaren, frischen Fluten des Rio Negro brachte uns am nächsten Morgen wieder in den Vollbesitz unserer Menschenwürde.

Bei Fort Chelforó tritt die „barranca" talriegelartig bis ans Ufer heran, und zwar auf eine Audehnung von etwa 40 km. Der Weg der Galera wendet sich hier nach Nordwesten, um die „travesia" zu überschreiten, und bei Fort Chichinales wieder die Ebene zu gewinnen. Die Eisenbahn jedoch, die nun keine Ueberschwemmungen mehr zu befürchten hat, sucht hier die Nähe des Flusses, unbekümmert um die

nicht zu unterschätzenden Terrain-Schwierigkeiten; dadurch verkürzt sie die ursprüngliche Route um volle 11 km. Die travesia von Chelforó nach Chichinales bildet wohl die wildeste Gebirgslandschaft, die ich in Argentinien gesehen. Von Erderschütterungen und starken Regengüssen ist die Hochebene in tausend Risse und Klüfte gespalten, von „cañadones" (Talschluchten) durchzogen, das Gestein verwittert, mit dornigem Buschwerk bewachsen, der Boden mit Sand und Geröll bedeckt. Vom Fluss aus gesehen, macht diese Partie durch ihre Wildheit, ihre grotesken Formen und die manchmal fast überhängenden Felsmassen einen unvergesslichen Eindruck. Ich habe das Tal von Cosquin gesehen, wo ja die Berge bedeutend höher sind, aber mit dieser Strecke lässt sich die „cordobesische Schweiz" nicht vergleichen. Zudem geht ihr der imposante Rio Negro ab, der mit seinen klarblauen Fluten die Abhänge dieser „travesia" bespült.

Eine herzerquickende Waldszenerie, geeignet, die ausgestandenen Beschwerden rasch zu vergessen, umgab uns, als wir am nächsten Morgen uns den Schlaf aus den Augen rieben. Es ist selbstverständlich, dass bei Anlage der Lagerstätten, die doch öfters 4—5 Tage am gleichen Fleck bleiben, bequeme, schattige Stellen ausgesucht werden und das Hauptaugenmerk auf einen geeigneten Badeplatz gerichtet wird, wo die Strömung nicht so stark und der Fluss nicht so tief ist. Der Bau einer primitiven, etwa 1 bis 2 m ins Wasser ragenden kleinen Landungsbrücke ist für die an diese Arbeit bereits gewöhnten Peone das Werk einer halben Stunde.

Hier bei Chelforó lag das Kampament noch in der Ebene, ¼ km vom Fluss, in einem kleinen Wäldchen, von einer Laguna und kleinen Wasserkanälen umgeben, in ganz idyllischer Lage, und wir bedauerten ungemein, dass die Herrlichkeit nach wenigen Stunden schon ein Ende nehmen sollte. Denn bereits bemerkten wir die Vorbereitungen zum Aufbruch. Vier grosse Karren, von Pferden und Mauleseln gezogen, waren angefahren und die Zelte, das Zeichenbureau, die Küche und die Vorräte an Speisen und Getränken wurden verladen. Ein grosser Wasserkarren begleitete den Transport, welchem der Koch mit seinem Peon sowie zwei Holzhauer als Bedeckung beigegeben waren. Die Kolonne setzte sich gegen 4 Uhr nachmittags auf dem Galera-Weg in Bewegung, während Schmied mit uns beiden zu Pferde den kürzeren Weg längs dem Flusse einschlug.

An diesen Ritt werde ich denken! Dufour führte zum Ueberfluss noch einen grossen Hund an der Leine, der sich jeden Augenblick in dem hohen Buschwerk, das uns umgab, verwickelte und viel Zeitverlust verursachte. Ein schmaler Indianerweg führt durch das Gestrüpp, das höher ist als Mann und Ross, langsam in die Höhe. So lang es



Transport von Lebensmitteln für die Ingenieur-Kommission der Südbahn.



Landschaft am Rio Colorado unweit Fortin Uno.



Rast eines Hausierers bei einem Rio Negro-Ansiedler auf der Insel Maldonado.
Der Matétopf kreist in der Runde.

Tag war, ging die Sache noch an, aber nach Sonnenuntergang fing es an, höchst ungemütlich zu werden. Der Weg ging wieder in die Tiefe; in der Dunkelheit war er, trotz des Mondscheins, der dichten Gebüsche halber oft nicht zu erkennen; zudem verloren wir uns aus den Augen, mussten uns durch Rufen wieder zusammenfinden und nun kamen wir schliesslich in die zerklüftetste, durch Rinnen, Abgründe und Schluchten zerrissene Partie. Oft mussten wir im Bett eines ausgetrockneten Bergbaches 2 bis 3 km aufwärts reiten, um eine Stelle zu finden, wo das steil ansteigende, oft 60 bis 80 m hohe Felsenufer zu erklimmen möglich war; dann ging's wieder ebensoweit abwärts, um in eine andere Rinne herabzusteigen. Schmied mit seinem guten Pferd und als vorzüglicher Reiter nahm hie und da eine Felsenspalte in einem Satz; zu solch halsbrecherischen Zirkuskünsten in finsterer Nacht waren wir jedoch nicht zu begeistern; wir stiegen ab und zogen das Pferd in die Tiefe herunter und auf der andern Seite wieder herauf. Um einen Kilometer Luftlinie zu durchqueren, mussten wir oft 4 bis 5 km auf- und abwärts reiten. Wohl dreissig „cañadones" haben wir auf der kurzen Distanz von 15 km kreuzen müssen. An einzelnen Stellen hatte der hier sehr reissende Fluss Teile des Fussweges weggespült, was man jedoch erst sah, wenn man fast hineinstürzte; dann ging's wieder zurück, um einen andern Pass aufzusuchen, kurz, es wurde 10 Uhr, bis wir im neuen Kampament anlangten, halb verdurstet und nicht gerade in besonders fideler Stimmung.

Das neue Kampament, am Ausgang einer Schlucht, in einem kleinen Wäldchen am Ufer eines Flussarmes gelegen, konnte nicht freundlicher und anheimelnder gedacht werden. Hier fand ich nun das ganze Personal beisammen, wohl 30 Mann stark. Der Stab bestand aus 6 Ingenieuren: Saner (Schweizer), Chef; Stevens (Engländer), II. Chef; Bröndsted (Däne); Lunde (Norweger); Orselli (Italiener) und Ljungsted (Schwede), die letzteren vier Nivellations-Ingenieure; das Arbeiterpersonal bestand aus Franzosen, Spaniern, Basken, Italienern (die Mehrzahl) und zwei Schweizern. Es herrschte eine ausgezeichnete Disziplin im Lager, trotz dem internationalen Mischmasch. Ein vorzüglicher französischer Koch zauberte aus den wenig Abwechselung bietenden Vorräten die annehmbarsten Gerichte auf den Tisch. Der Zeichensaal — ein Zelt natürlich — wurde zugleich als Speisezimmer benutzt und die Konversation war eine recht anregende und gemütliche.

In dieser poetischen, malerischen Waldeinsamkeit verblieb das Lager drei Tage, denn das zerklüftete Terrain gestattete kein rapides Fortschreiten der Vermessungsarbeiten. Diese waren hochinteressant. Da die Steigung nirgends über 5 pro Mille gehen darf, so waren kühne

Kurven und Durchstechungen nötig; die „cañadones", überhaupt die kleinste Vertiefung, die vermuten lässt, dass sie bei Regenwetter in einen reissenden Wildbach sich verwandeln könnte, werden überbrückt. Die ganze Strecke von 30 km wird nicht weniger als 88 „alcantarillas" (grössere und kleinere eiserne Brücken, einige von 30 bis 40 m Länge) aufweisen. Die nachrückende zweite Sektion („terraplenes") wird hier ein schönes Stück Arbeit finden. Tagtäglich wird die Stille des Tales durch den Knall der Dynamitpatronen erschüttert werden, denn gar mancher trotzige Fels wird den Sprengungen zum Opfer fallen, teils um den Durchpass zu erleichtern, teils um auf rasche Art und Weise eine unbequeme Schlucht auszufüllen.

Eine sogenannte „picada" (Waldpfad) wird durch das an vielen Stellen üppige Buschwerk gehauen, das vielfach auch angezündet wurde. Besonders ein harziger, dichter Busch, „matasebo" genannt, brannte vorzüglich, und wir machten uns eines Abends das Vergnügen, an diversen Kilometer-Marksteinen grosse Feuer anzuzünden, welche dann in der Nacht die sich längs den Abhängen hinschlängelnde Linie erkennen liessen.

Die Aufnahmen wurden durch den unermüdlichen Chefingenieur geleitet, der schon morgens 4 Uhr, nachdem ein erfrischendes Bad genommen worden, mit seinen Peonen auszog, die mit Aexten bewaffnet waren zum Niederhauen des Gebüsches. Von Kamm zu Kamm flattern die roten, gelben und schwarz-weissen Fähnchen, welche die Theodolith-Stationen bezeichnen und die Kilometerpflöcke. Der zweite Ingenieur beschäftigte sich mit dem Zeichnen der Aufnahmen und Höhenberechnungen, kontrollierte auch von Zeit zu Zeit die Richtigkeit der Berechnungen an Ort und Stelle. Alles musste zu Fuss gemacht werden, denn zu Pferde kommt man in dieser unwirtlichen Gegend nicht weit. Wir kraxelten denn auch ganz gehörig in den Bergen herum, die vielfach durch ganz eigentümliche Formationen auffallen, welche nur die Folge von Erdbeben und Eruptionen sein können. Als wir eines Tages auf dem höchsten sichtbaren Gipfel ein Signalfähnchen aufgepflanzt, konnten wir sehen, wie sich auf ungefähr derselben Höhe dieselbe Formation landeinwärts terrassenförmig weiter fortsetzte. — Einige Landschafts-Aufnahmen werden dem Leser einen Begriff von dieser Gegend geben.

Der grösste schiffbare Flussarm tritt hier ganz auf das südliche Ufer zurück, woselbst die „barranca" hart an dasselbe herantritt. Man kann weit in der Ebene die Silberfäden des Rio Negro mit seinen zahlreichen Inseln und Inselchen beobachten und dieser Standpunkt wurde denn auch von Herrn Stevens zur genauen Aufnahme des Flusslaufes

benutzt, den wir hier gleichsam aus der Vogelschau unter uns sahen. An einzelnen Stellen mag das Flussgebiet wohl zwei Leguas breit sein.

Um die vielfachen neuen Eindrücke, die auf mich einstürmten, gleich zu Papier bringen zu können und teilweise zu verarbeiten, hatte man mir unter Weidenbäumen eine Redaktionsstube zurecht gemacht, resp. vier Pfähle eingerammt und eine Kiste darauf gepflanzt. Trotz dieser primitiven Einrichtung habe ich noch nie mit so viel Lust und Liebe und so rasch gearbeitet, wie am Strand des Rio Negro, unter den rauschenden Weidenbäumen. Die Einsamkeit war eine absolute, denn ausser dem Koch blieb tagsüber niemand im Lager zurück. Auch dieser unternahm des öfteren Streifpartien, um etwas Jagdbares auf die Tafel zu schaffen. Auch gefischt wurde täglich und zwar mit ausserordentlichem Erfolg. Bagres und Forellen waren die Ausbeute. Als Köder dienten lebende Heuschrecken, die uns hier einen Besuch abstatteten. Am zweiten Tag meldete jedoch der Koch, dass die Fische nicht mehr anbeissen wollten: dieselben machten sich vergnügt und munter über die ins Wasser fallenden Heuschrecken her, wo keine Gefahr auf sie lauerte und lachten ihn mit seinem Heuschreckenköder aus. Die Gradflügler können übrigens sehr gut und rasch schwimmen; sie machen die gleichen Stösse wie der Mensch und es war manchmal recht interessant anzusehen, wie sie den Fischen zu entrinnen versuchten, was man bei dem kristallhellen Wasser genau beobachten konnte. Aber nicht nur hell ist das Wasser des Rio Negro, sondern auch sehr gesund infolge seines ziemlich starken Eisengehalts und der darin aufgelösten „Zarzaparilla", einer an seinen Ufern und auf den Inseln massenhaft vorkommenden heilkräftigen Wurzel; dabei schmeckt es stets frisch, was wohl der starken Strömung, die an vielen Stellen acht englische Meilen per Stunde erreicht, zuzuschreiben ist. Fürwahr, hier kann man schon zum Wasser-Apostel werden!

Die in der „travesia" vorkommende spärliche Pflanzenwelt weist die nämlichen Arten auf, die weiter nördlich der Pampa Central ihr charakteristisches Gepräge verleihen. Ein häufig auftretender Busch ist der „piquillin", dessen angenehm säuerlich schmeckende kleine rote Beeren gerade ihre Reife erlangt hatten. Dufour sagte mir, er hätte aus denselben einen kräftigen, vortrefflich schmeckenden Wein bereitet. Auch der sogenannten „fruta de la vibora" (Schlangenfrucht) mit ihren schwarzen Beeren begegnet man des öfteren. An Bäumen macht sich eine Akazienart mit verschiedenfarbigen Blüten bemerkbar; an Blumen wilder Jasmin, die Blüten verschiedener Kaktusarten und sodann farbenprächtige Verbenen.

Am 9. November wurde das Lager neuerdings um einige Kilometer nach vorwärts verlegt und wieder war die Wahl des Platzes

eine ganz vorzügliche. Leider war es das letzte schattige Kampament, denn von jetzt an gleitet die Trace wieder in die Ebene hinunter und entfernt sich ca. 5 bis 7 km vom Fluss, um ziemlich parallel dem Galera-Weg bis zum Neuquen das Tal von Fortin Roca zu durchschneiden. Wir waren nun kaum mehr 7 km von Chichinales entfernt. Die Landschaft ist, wenn möglich, noch romantischer, jedenfalls grossartiger als beim soeben verlassenen Lagerplatz. Bei Gewitter muss der Anblick ein unvergleichlicher sein, denn unzählige Wildbäche haben sich hier in das verwitterte Gestein eingefressen und bilden in ihrem Lauf herrliche Wasserfälle. Jetzt war natürlich alles trocken, da es in dieser Jahreszeit nur selten regnet.

Allzubald schlug für mich die Abschiedsstunde von der mir lieb gewordenen Gegend und von dem liebenswürdigen Personal der Neuquenbahn, das mich so freundlich aufgenommen und nach bestem Können bewirtet hatte. Zur Abschiedsfeier am Abend des 10. November wurde mir eine grossartige Ueberraschung zuteil. Nach dem Abendessen verfügten sich die Ingenieure auf eine nahe Felskuppe, die etwa 4 m hoch aus dem Boden ragte. Alsbald flammten ringsumher gewaltige Feuersäulen auf. Die Peone hatten riesige „Scheiterhaufen" aus zusammengetragenen Stämmen und Buschwerk errichtet. Der flackernde Schein beleuchtete gespenstisch die schwarzen Schluchten der Berge, während die Holzhauer gleich Teufeln ganze Bäume herschleppten und dem reissenden Element zum Opfer brachten, alles mit infernalischem Geschrei. Fleissig kreiste dabei ein Kessel mit verdünnter Caña*). Als die Feuer halb niedergebrannt, wurde ein Gesang angestimmt. Unter den italienischen Peonen fanden sich einige recht gute Stimmen, die von einem gewesenen Choristen der Oper zu Mailand zu einem Terzett gedrillt worden waren und einige hübsche Lieder zum Besten gaben, die in dieser Wildnis und in dieser Umgebung einen um so grösseren Effekt erzielten. Dann traten die Franzosen an mit einigen witzigen Tingeltangelliedern und auch die Spanier liessen ihre melancholischen Weisen ertönen. Kurz, es war ein ganz eigenartiges, mir unvergessliches Fest, dieser Sängerkrieg bei Chichinales am Rio Negro.

Spasshaft waren die von den Arbeitern für die Herren Chefs gewählten Uebernamen: „Gatón" (Oberkater), das war Mister Saner, „Gato" (Kater) Mr. Stevens und „Gatín"**)
meister und „capataz" (Aufseher) Schmied.

*) Caña: Zuckerrohrbranntwein.
**) Der Ton ist auf dem i.

Am Nachmittag des folgenden Tages Aufbruch eines Teiles des fliegenden Kampaments in die Ebene von Chichinales, 12 Leguas von Fortin Roca entfernt.

Da der Weg nicht zu verfehlen war, so ritten Dufour und ich allein nach dem neuen Lagerplatz, in langsamer Gangart, denn mein Gefährte trug um den Hals einen Kranz von frischen Eiern, die, in Tuch eingenäht, ihm zum sorgfältigen Transport mitgegeben worden waren, wie das im Kamp so üblich ist.

IV.

Von den Bergen heraus ins ebene Land. — Ein neues Martyrium. — Fahrt ins Roca-Tal. — Militärische Reisegesellschaft. — Man wäscht sich. — Das Städtchen Fuerte Roca anno 1897. — Eine verkrachte Kolonie. — Was der Boden alles gibt. — Umgebung von Roca. — Der sogenannte Kanal. — Im Hauptquartier. — Per Dampfer stromabwärts.

Wieder sollte ich den Marterkasten, Galera genannt, besteigen, um an mein Reiseziel Roca zu gelangen. Zuversichtlich ritten wir am Morgen des 12. nach dem Geschäftshaus, früher Fort Chichinales, wo die Frühstücks-Station für die Reisenden des Postwagens etabliert ist; denn ich war der Ansicht, schlimmer als auf meiner ersten Galerafahrt könne es mir nun nicht mehr ergehen. Gegen 11 Uhr wankte der Postwagen aus der „travesia" in die Ebene herunter; aber o weh! es war alles besetzt und kein Kubikfuss Platz übrig, behauptete der Mayoral. Ich liess mich jedoch nicht verblüffen, sondern wartete ruhig, bis die Herren gefrühstückt hatten, in der Hoffnung, es werde sich dann schon Rat finden. Und richtig, meine zur Schau getragene Gleichgültigkeit verhalf mir zum Ziel. Ein kleiner, sehr beweglicher, aber recht dreckiger Herr mit einer Jockeikappe, der mich mehrmals umkreist und dem ich, wie es scheint, Sympathie eingeflösst hatte, machte den Vorschlag, er wolle die Zügel übernehmen und die Galera bis nach Roca führen, der Mayoral solle als „cuarteador"*) den Vorspann dirigieren. So fand ich Platz auf dem „pescante" (Kutschersitz oder Bock), der leider nicht mit „guardabarro" (Schutzbrett) versehen war, so dass unsere Füsse stets auf dem Rücken der Pferde herumbaumelten. Krampfhaft musste ich mich am Sitz festhalten, um nicht herunterzufallen, obschon ich in der entsetzlichen Mittagshitze schwer gegen den Schlaf anzukämpfen hatte. Der improvisierte gefällige Rosselenker gab mir gleichzeitig den Rat, scharf aufzupassen, ob etwa ein Pferd stürze, damit ich schnell abspringen könne, denn ein Umkippen des Wagens sei in einem solchen Falle unvermeidlich. Dieses scharfe sechsstündige Fixieren der Pferde zog mir nachher eine mehrere Tage andauernde Genickstarre zu!

*) Die „cuarteadores" reiten neben den Pferden her und ziehen mittels eines Seiles, das links an einem am Sattelgurt befestigten Haken fasst, mit.

Die Bodenformation ist hier eine sanft wellenförmige, um weiter gegen Roca zu eben wie ein Schachbrett zu werden. Der Weg ist in gutem Stand, aber leider mit fusshohem Staub bedeckt. Und zwar ist dies eine ganz eigene Sorte von Staub. Der Boden ist stark lehmhaltig, mit schwachen Salpeterablagerungen durchsetzt. Wie ich bereits angedeutet, ist das ganze Gebiet, das man unter dem Namen Colonia Roca versteht, ein etwa 20 Leguas langer Talkessel, rings von hohen Tafelgebirgen eingeschlossen. Das vorherrschende Gestein derselben ist „tosca", Gips und Kalk, Gesteinarten, welche bekanntlich eine ganz bedeutende Hitze in sich zu fassen und auch auszustrahlen imstande sind. Zudem löst die Verwitterung immerfort Teilchen der Oberfläche ab und führt sie dem schon so wie so im Ueberfluss vorhandenen Staubmeer des Tales zu. Der lehmhaltige Staub, so fein wie Mehl No. 0, dringt in alle Poren des Körpers ein, setzt sich fest und ist durch Schütteln der Kleider nicht wegzukriegen. Wo irgend Feuchtigkeit dazu tritt, bildet sich ein Fettfleck von wunderbarer Dauerhaftigkeit. Nun denke man sich dazu eine Hitze von mindestens 45° Celsius (in der Sonne) — wie man da ausgesehen haben mag, nachdem der Schweiss die Kleider völlig durchnässt hatte! Die Haut wird ganz schwarz von diesem lehmigen Staub: Haar und Bart sind dagegen schneeweiss. In weniger als einer Stunde waren wir alle in unkenntliche Neger mit geschwollenen Augen verwandelt und die Stimmen waren heiser und krächzend wie die von Krähen. Das Sprechen wurde daher suspendiert; es ist eine Fahrt, um in sieben Sprachen — zu schweigen!

Gegen 2 Uhr nachmittags kamen wir zur Estancia „Santa Flora" des Herrn Benjamin F. Zorilla, der zweitletzten „posta" vor Roca. Man hatte uns scheint's noch nicht so früh erwartet, denn es waren keine Pferde eingetrieben. Doch liessen die Tiere nicht lange auf sich warten; bald erschienen sie, von der „barranca" herkommend, und wurden mit vielem Geschrei in die Einzäunung getrieben. In wenigen Minuten war umgespannt, und weiter ging's in vollem Galopp bis zur letzten „posta", etwa 3½ Legua von Roca entfernt und noch einmal nahe am Rio Negro gelegen, der hier eine starke Krümmung beschreibt. Hier liessen die Pferde länger auf sich warten. Sie befanden sich nämlich auf einer Insel des Flusses auf der Weide, eine gute Legua entfernt. Das Telephon ist hier eine noch unbekannte Erfindung, also ritt einer unserer „cuarteadores" in gestrecktem Galopp ab, um sie herbeizuschaffen. Die unfreiwillige Ruhepause kam uns allen recht erwünscht, denn die freundliche Hausfrau bot uns „maté amargo"*) an

*) Unversüsster Paraguay-Tee, der in einem kleinen Kürbisgefäss serviert wird.

und schön frisches Wasser fand sich im Ueberfluss, um wenigstens Augen und Nase etwas vom Staub zu reinigen und wieder dienstfähig zu machen.

Unter den Passagieren befand sich auch ein erst kürzlich aus Europa eingewanderter deutscher Feldmesser, Herr Trösch, Badenser. Da derselbe sich nur höchst mangelhaft mit seinen Reisegefährten zu verständigen vermochte, so war es ihm eine wahre Wohltat, als beim „almacen" in Chichinales wieder deutsche Laute an sein Ohr schlugen, indem mir Schmied beim Abschied „glückliche Reise" wünschte. „Was! Sie sprechen deutsch!" rief er mich an, als eben die Pferde anzogen; vor Freude hätte er mich beinahe umarmt. Er hatte seinen Platz als mein Hintermann, auf der „berlina" (dem Vordersitz der Kutsche). „Wenn ich diese Reise meinen Agehörigen in Europa beschreiben will und alles, was ich ausgestanden", meinte er schmerzlich, „so wird es mir kein Mensch glauben und ich werde für einen Aufschneider gehalten!" — „Trösten Sie sich, ich werde unsere Reise-Erlebnisse in einem Buche zum Besten geben, hoffentlich finden Sie dann drüben etwas mehr Glauben", beruhigte ich ihn.

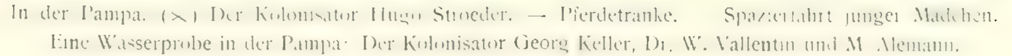
Schon bei der Abfahrt hatte der Rosselenker mir am Horizont einen Vorsprung des rechtsufrigen Tafelgebirges gezeigt, das an dieser Stelle sich mit dem linksufrigen fast zu verschmelzen scheint und scheinbar nur einen schmalen Durchpass lässt: „Dieser Vorsprung heisst ‚Punta Negra' (Schwarzer Fels), und am Fuss desselben liegt Roca!" Dann zieht sich die „barranca" wieder etwas zurück. Da ich immer starr nach vorn zu blicken mich veranlasst fühlte, so hatte ich den Berg stets vor mir, wir schienen ihm aber gar nicht näher zu kommen und auch hier, beim letzten Haltepunkt, schien mir die Entfernung noch eine gewaltige, obschon sie tatsächlich nur etwa 25 km beträgt.

Als so gemütlich der Mate kreiste, wurde man mit seinen Leidensgefährten etwas näher bekannt. Der Leitseilführer wurde mir als Major Manuel Silveyra vorgestellt, Chef des argentinischen Radfahrkorps; ein älterer Graubart in einem unbeschreiblichen Aufzug als Oberstleutnant Mariano Bejarana, dann waren noch zwei von Buenos Aires abkommandierte Kavallerie-Leutnants da, in — ursprünglich — schmucker Uniform. Dazu noch einige Geschäftsleute aus Roca. Betreffs meiner selbst waren die guten Leute bis dahin im Zweifel gewesen, ob sie mich für einen Ingenieur der Neuquen-Bahn oder für einen chilenischen Viehhändler halten sollten — und jetzt konnte ich mir einige neugierige Fragen erklären. Ja, ja, wenn mancher Mann wüsste, wer mancher Mann wär'! . . . . . Mein Aufzug als gestiefelter Kater und die sonnenverbrannte Haut liessen nun in der Tat nicht









In der Pampa. (×) Der Kolonisator Hugo Stroeder. — Pferdetränke. — Spazierfahrt junger Mädchen.
Eine Wasserprobe in der Pampa: Der Kolonisator Georg Keller, Dr. W. Vallentin und M. Alemann.

Bei Chelforó.

auf einen Mann der Feder schliessen, das muss ich der Wahrheit gemäss zugestehen.

Inzwischen waren die Pferde geschirrt und wir setzten uns wieder in Bewegung. Von hier an ist das Buschwerk wieder dichter und höher als bisher, auch von Menschenhand angelegte Baum-Anlagen werden häufiger. Aber nur selten kamen uns Kolonistenhütten zu Gesichte, obschon laut der Karte das ganze Roca-Tal als Kolonie bezeichnet, d. h. grün angestrichen ist. Einige verlassene Ranchos liessen darauf schliessen, dass hier vor Zeiten mehr Menschen gewohnt.

Nach fast zweistündiger Fahrt, mitten durch einen gewaltigen Heuschreckenschwarm, der in der Richtung von Nord nach Süd vorüberzog, kamen wir endlich aus dem Buschland, das jeden Ausblick verhindert hatte, heraus; die Sonne ging eben hinter der „barranca" unter und beleuchtete eine Ebene, aus der zwei schmale und ein breiterer Turm aus einem wallenden Staubnebel emporragten. „Sehen Sie jetzt Fortin Roca?" sagte mein Begleiter; „links die schmale Säule, das ist das Denkmal des Generals Villegas — es gleicht ihm zwar wie ein Ei einer Kastanie — dann der viereckige Aufbau ist die Kaserne des 3. Kavallerie-Regiments, und das kleine Türmchen rechts, das ist die Kirche." Die übrigen, durchwegs niedrigen Gebäulichkeiten der Ortschaft waren völlig in Staub gehüllt.

Inzwischen näherte sich eine Reiterschar unserer Galera. Es waren Offiziere der Garnison, sauber, wie aus dem Ei geschält, welche ihre ankommenden Kameraden zu bewillkommnen gekommen waren. „Passen Sie auf!" sagte der Major Silveyra zu mir, „keiner wird mich kennen, obschon sie wissen, dass ich komme und ich mit allen bekannt bin." Und so war es auch. Der Major rief sie an „Guten Abend, Hauptmann X, Leutnant Y, Major Z!" usw. Verwundert erwiderten sie den Gruss des Rosselenkers und galoppierten enttäuscht davon.

Nunmehr wurde der eigentliche Majoral wieder auf seinen Sitz kommandiert und in sausendem Galopp ging's durch die staubreichen Strassen des Städtchens, einer grossen Staubwolke gleich, bis zur Post, der Haltestation der Galera. Viel Volk hatte sich zum Empfang eingefunden, denn für Roca ist die Ankunft der Postkutsche jeden Freitag Abend das einzige besprechenswerte Ereignis der Woche.

Die Passagiere sahen schauerlich aus, als Merkmal möge dienen, dass Silveyra von seinem eigenen Bruder, der in Roca Postbeamter ist, nicht erkannt wurde, denn, neben ihm stehend, äusserte derselbe: „Schade, mein Bruder ist nicht mitgekommen!" „Doch, aber er will sich waschen, damit man ihn kennt!" war die Antwort, und lachend umarmten sich die Brüder.

Ich sah mich um, ob irgend eine bekannte Seele zu finden wäre, und richtig, da stand der Kadett, der auf der ersten Galerafahrt mein Leidensgefährte gewesen. Der kannte sich schon aus und führte mich nach meinem, von mir selbst gewählten Quartier, dem Hause des Brigade-Arztes Dr. Ekerlin, wo mir dasselbe passierte, wie dem Major Silveyra: man erkannte mich nicht! —

Am andern Morgen färbte sich der Rio Negro, der in einer Entfernung von 2 km vom Städtchen dahinfliesst, für ein paar Minuten wirklich schwarz, als einige der Passagiere, vom gleichen Instinkt getrieben, sich mit grossen Seifenstücken an der Badestelle zum Reinigungsprozess einfanden.

Fuerte Roca! Du Inbegriff von Staub und Dreck, brennender Sonnenhitze und Langeweile! — wie sehr bedauere ich die vom Schicksal nach diesem Erdenwinkel Verschlagenen! Hier befindet sich die Sammelstelle jener interessanten Staubsorte, deren Eigentümlichkeiten ich weiter oben beschrieben. Ich will versuchen, dem Leser ein schwaches Bild von dem zu geben, was dieses Fuerte Roca in Wirklichkeit ist — ich zweifle jedoch daran, dass es mir gelingen wird, eine Vorstellung zu erwecken, die den Tatsachen entspricht, denn ich selbst muss gestehen, ich hatte es mir doch ganz anders vorgestellt, trotzdem ich Gelegenheit genug gehabt, mir die Gegend von langjährigen Bewohnern schildern zu lassen.

Fuerte Roca wurde „als strategisch wichtiger Punkt" zur Zeit des grossen Indianer-Feldzuges im Jahr 1879 angelegt und zu Ehren des Höchskommandierenden, General Julio A. Roca, damaligen Kriegsminister, nach dessen Namen getauft. Wie bereits bemerkt, verengt sich hier das Tal — von einer Hochebene zur andern mag der Einschnitt 15 bis 17 km breit sein — ob das aber für die Strategie von Wichtigkeit, kann ich natürlich nicht beurteilen. Es gelang, die Strassen genau nach den Hauptrichtungen der Windrose anzulegen und dadurch dem Staub freieren Zutritt zu verschaffen. Die Vermessung der Kolonielose (à 100 ha) schneidet dagegen den Fluss im rechten Winkel und dadurch wurden um das Städtchen herum, das 10 × 10 ha misst, vier unregelmässige Dreiecke geschaffen, die den Mathematikern von Roca resp. der zukünftigen Munizipalität der Stadt, noch viel zu denken geben dürften.*)

Eine verhältnismässig starke Garnison wurde nach Fuerte Roca gelegt, und die Soldaten begannen, wie dies ja von jeher bei den Grenz-

*) Diese Mutmassung hat heute keine Berechtigung mehr, denn im Juni 1899 hat die gütige Vorsehung durch eine Ueberschwemmung mit der alten Ortschaft Fuerte Roca gründlich aufgeräumt.

forts der Fall, für die Herren Offiziere Häuser, für sich selbst Ranchos zu bauen. Eine Anzahl von Geschäftsleuten und Handwerkern siedelten sich an, und nunmehr sollte, zur Verstärkung der Position, auch die Umgebung kolonisiert werden, wozu jedoch, das erkannte man von Anfang an, in dieser regenarmen Gegend die Anlage eines Bewässerungskanals unumgänglich nötig war.

Der Kongress bewilligte das dazu unerlässliche Kleingeld und frisch ging's an die Arbeit. Welche genialen Ingenieure dieselbe geleistet haben, weiss ich nicht mehr, aber — ein Lesseps war nicht darunter. Dass der Kanal von Anfang an verpfuscht wurde, ist heutzutage weltbekannt, und dieser Umstand trug viel zum Fehlschlagen der mit enormen Opfern ins Leben gerufenen landwirtschaftlichen Kolonie bei.

Bekanntlich waren es zum grossen Teil Deutsche, speziell Holsteiner, welche den Grundstock dieses phantastischen Kolonie-Unternehmens bildeten. Die Regierung hatte dabei die besten Absichten, den Leuten aufzuhelfen; aber wie dies gewöhnlich bei den Staatskolonien zu geschehen pflegt: die bewilligten Gelder verirrten sich in unberufene Taschen. Dazu wurden Fehler über Fehler begangen: zunächst der, in dieser weltentlegenen Einöde mit frisch Eingewanderten Ackerbau treiben zu wollen; sodann wurden die Elemente keineswegs sorgfältig ausgewählt, denn wie ich vielfach gehört habe, war der Grossteil dieser deutschen Einwanderer nichts weniger als vertrauenerweckend und nur die wenigsten darunter waren überhaupt Ackerbauer.

Sodann wurde die Verwaltung in die denkbar unfähigsten Hände gelegt. Anderseits erlaubten sich die Offiziere und Mannschaften Uebergriffe aller Art, kurz, die Zustände gestalteten sich bald derart, dass die Nationalregierung, um Schlimmeres zu vermeiden, sich zum Aufgeben der Kolonie veranlasst sah. Nicht zum wenigsten trug dazu der Bericht des deutschen Gesandten, Baron v. Holleben, bei, der, um sich persönlich vom Stand der Dinge zu überzeugen, die beschwerliche Reise nach Fuerte Roca unternommen hatte, und zwar zu Pferd, ein Bravourstück, das ihm bis zur Stunde in Argentinien kein anderer Diplomat nachgemacht hat. Anfangs 1886 wurden die Trümmer der noch am Orte verbliebenen Kolonisten auf Staatskosten nach Buenos Aires zurückbefördert.

Das war das Ende.

Seither wurden hin und wieder Anstrengungen gemacht, Ackerbaufamilien heranzuziehen, aber mit wenig Erfolg. Von den ursprünglich angesiedelten Familien sind noch einige wenige im Städtchen vorhanden, aber auf der Kolonie selbst existiert bloss noch ein Spanier,

3*

José Escalez mit Namen, der aus Algier gekommen war und sich heute zu bedeutendem Wohlstand emporgeschwungen hat.

Doch genug dieses unerquicklichen Themas; beschäftigen wir uns mit der Stadt selbst. Dieselbe mag heute, ohne die Garnison, etwa 1000 Einwohner zählen und von den 10 × 10 Cuadras à 100 m sind 6 × 6 ziemlich zusammenhängend bebaut. Das am meisten zur Verwendung kommende Baumaterial sind die sogenannten „adobes" (an der Luft getrocknete Backsteine). Erst in neuerer Zeit wurden solide Bauten aus gebrannten Backsteinen aufgeführt. Aeusserlich sehen dieselben jedoch den andern täuschend ähnlich, denn verputzt wird in Roca kein Haus, weil die Erfahrung ergeben hat, dass die stets herrschenden Winde und der Staub dem „reboque" (Verputz) sofort eine so hässliche gelbgraue Farbe verleihen, dass man die natürliche Erdfarbe vorzieht. Also grau in grau, besser gesagt, dreckfarben, das ist der äussere Anblick der Häuser in Roca. Häuser ist zwar etwas viel gesagt, denn die grosse Mehrzahl der Wohnungen sind Ranchos, darunter solche von einer ganz verwegenen Bauart, wie denn überhaupt der architektonische Stil zum mindesten das Prädikat „seltsam" verdient. Die Winde sind von einer ganz ausserordentlichen Heftigkeit, und daher rührt die Baufälligkeit vieler Häuser. Am Tag vor meiner Abreise spielte der Sturm besonders der Kirche nicht übel mit.

Die meisten Offiziere betrachten Roca als Strafgarnison, und wohl nicht ganz mit Unrecht. Namentlich die verheirateten sind bös dran. Gehaltszulage erhalten sie nicht; Mieten und Lebensmittel sind aber ganz unverhältnismässig teuer, letztere mindestens 150 Prozent teurer als in Buenos Aires. Die Getränke sind durch's Band weg schlecht, alles gefälschter Mischmasch. Erst in neuerer Zeit ist durch Einführung von Quilmes-Bier etwas Wandel geschaffen worden; aber die Flasche kostet 1,50 Pesos, per Kiste 1,20 Pesos!

Das hängt mit den ganz ungeheuren Frachtkosten zusammen. Einige Kaufleute beziehen ihre Waren in Bahia Blanca, andere in Patagones; natürlich tragen diese schon die Frachtspesen von Buenos Aires her auf sich, denn einen direkten Import von Europa gibt's in diesen beiden Hafenplätzen noch nicht, wenigstens nicht für Lebenmittel. Von dort geht's per Ochsen- oder Mula-Karren, die oft drei Wochen unterwegs bleiben, nach Roca. Es gibt Häuser in dieser Ortschaft, die 100-150 Karren nebst den entsprechenden Mulas ihr eigen nennen; es sitzt ein schönes Stück Geld in diesem Transportmittel. Natürlich ertöten die Frachten jede Produktion; wenn hier in grösserem Massstabe Landwirtschaft getrieben würde, bekämen die Kolonisten trotz den nominell hohen Preisen doch sozusagen nichts für

ihre Früchte, denn die Kaufleute bestimmen die Frachtsätze — und die sind schlimmer als die der Südbahn!

Die Eröffnung der Neuquen-Bahn wird jedenfalls auf diese Verhältnisse eine wohltätige Wirkung ausüben. Einige befürchten zwar zunächst eine Entvölkerung der Stadt, indem sie behaupten, dass nur die strapaziöse und überdies sehr teure Reise gewisse Elemente am Auswandern oder gar — Durchbrennen verhindert habe. Mit der Eisenbahn werden nämlich auch die „Cobradores" (Geldeinzieher) der Geschäftshäuser von Buenos Aires auf der Bildfläche erscheinen und dann wird's vielfach heissen: Waih g'schrien!

Denn dass in Roca die Unmasse von kleinen und grösseren „boliches"*) auf reelle Art und Weise ihr Leben fristen können, will mir nicht in den Kopf. Jedes dritte Haus ist ja ein „boliche"! Es gibt zwar ein halbes Dutzend grössere Häuser, meist spanische, die einen bedeutenden Umsatz erzielen. Als Beweis davon möge dienen, dass vier davon in den ersten zehn Monaten 1897 durch die Kriegs-Intendantur — denn Banken existieren vorläufig noch nicht — 250 000 Pesos nach Buenos Aires abgeführt haben.

Immerhin gehört eine gewisse Resignation, ein Verzichtleisten auf gesellschaftliches Leben und geistige Genüsse dazu, um in diesem Sandnest auszuharren. Wie wir gesehen haben, sind die Kolonisten die ersten gewesen, die der Gegend den Rücken gekehrt haben. Trotzdem mag die germanische Kolonie immer noch gut ein Dutzend Köpfe zählen. Einer der ältesten Bewohner ist der Tischler Hermann Haneck aus Sachsen, der eine Zeitlang eine Aebi'sche Bauernmühle in Betrieb hatte, in Gemeinschaft mit einem spanischen Geschäftsmann. Nach dessen Tode wurde jedoch das Mahlen eingestellt. Etwa 4 Leguas flussaufwärts hat sich am Rio Negro der alte Bündner Benito Magani angesiedelt, ein früherer Offizier in fremden Diensten, der dort Viehzucht und Käserei betreibt; ein Deutscher, namens Beger, ist der Butterlieferant des Städtchens. Die Witwe Dullak betreibt eine deutsche Bäckerei und Almacen. Dem geschickten Flachmaler Max Hellwig fehlt es nicht an Arbeit. Derselbe ist vor etwa zwei Jahren von Trenque-Lauquen aus durch die ganze Pampa mit einem einzigen Pferd, und später zu Fuss, nach einer höchst beschwerlichen Reise, nach Roca gekommen. In der „maestranza" (Rüstkammer und Reparaturwerkstätte) finden sich sodann noch einige deutschsprechende Angestellte, und in der Intendanz bekleidet Herr Gallmann aus Zürich den Posten eines ersten Buchhalters.

Eine Sehenswürdigkeit von Roca bildet die Quinta des Herrn L. Fischer. Dieselbe liegt bloss 3 Cuadras von der Plaza ab und nimmt

*) „boliches" (sprich bolitsches) sind kleine Krämer- und Schnapsbuden.

einen Hektar Flächenraum ein, wovon die Hälfte mit Klee, die andere mit allerhand Gemüsen und Obstbäumen bepflanzt ist. Aber nicht bloss vom geschäftlichen Standpunkt aus — als Handelsgärtnerei — ist das beharrliche Bemühen Fischers — seines Zeichens ursprünglich ein ehrbarer Schuster — in Roca Gartenbau zu betreiben, erwähnenswert, sondern auch darum, weil seine Anlage als Versuchsstation gelten kann für alle Pflanzen, die in dieser Gegend gedeihen. Natürlich muss vorausgesetzt werden, dass das Land gut verebnet und sorgfältig bearbeitet ist, hauptsächlich aber, dass Wasser zur Berieselung zu jeder Jahreszeit zur Verfügung steht.

Nachfolgende Zahlen, die ich Herrn Fischer verdanke, mögen, die obgenannten Grundbedingungen vorausgesetzt, einen Begriff geben von der Ertragsfähigkeit des Bodens: an Getreide gedeiht Weizen, Gerste*), Hafer usw. mit einem Durchschnittsertrag von 1500 Kilos per Hektar; an Futtergräsern jede bekannte Sorte, vorzüglich jedoch Esparsette und Luzerne, welch letztere vier- bis fünfmal jährlich geschnitten werden kann. Hülsenfrüchte gedeihen ebenfalls prächtig; Erbsen und Linsen ergaben bis zu 2000 Kilos per Hektar. An Hackfrüchten liefert vor allem die weisse Zuckerrübe einen guten Ertrag, sodann Futterrüben, Zichorienwurzel und all' die verschiedenen, zum Kochen wie zu Salat verwendbaren Rübensorten. An Gartengemüsen gedeihen alle den klimatischen Verhältnissen dieser Zone angepassten, ebenso Blumen und Erdbeeren. Ganz ausgezeichnete Erträgnisse liefert der Weinstock, nicht nur an Quantität, sondern auch an Qualität. Fischer hat mit verschiedenen Sorten Versuche angestellt und mir eine auf primitive Art gekelterte Weinprobe vorgesetzt, die auf einen kräftigen Wein schliessen lässt. Er berechnet den Ertrag einer mit 2500 Pflanzen bestandenen Hektare im sechsten Jahre auf 25 000 bis 30 000 Kilos Trauben. Aepfel-, Birnen-, Quitten- und ähnliche Bäume liefern herrlich saftige Früchte; auch Steinobst gedeiht gut, mit Ausnahme der Pfirsiche („duraznos"), die an Spalieren gezogen und sorgfältig vor Süd- und Westwind geschützt werden müssen. Versuche, dem hier zahlreich vorkommenden Chañarstamme Aepfel- oder Birnenreiser aufzupfropfen, fielen vorzüglich aus.

Das Klima des oberen Rio Negro-Tales ist, sobald man sich einmal an den leidigen Staub gewöhnt hat, seiner Trockenheit halber im allgemeinen als ein gesundes zu betrachten; nur muss man eine solide Lunge mitbringen. Für meine Person wenigstens befand ich mich, trotz der glühenden Sonnenhitze, die erheblich höher ist, als wir sie

*) Mit Gerste erzielte Fischer einen fast ans Unglaubliche grenzenden Ertrag. Aus einem gesäten Korn erwuchs ein Büschel mit 18 Aehren; jede Aehre mit 5—6 Reihen à 15 Körner gleich 75—90 Körner per Aehre, im ganzen ca. 1600 Körner.

in Buenos Aires gewohnt sind, stets recht wohl, und von Dr. Ekerlin wurde mir bestätigt, dass der allgemeine Gesundheitszustand der Gegend nichts zu wünschen übrig lasse.

Ein merkwürdiges Phänomen des Roca-Tales sind die Staubhosen, die oft die dreifache Höhe des Kirchturms erreichen. Man kann manchmal gleichzeitig ein halbes Dutzend beobachten. Sie verfolgen bis zu ihrer Auflösung oft einen halben Kilometer Wegs. Je nach der Windrichtung ist der Staub in den Strassen der Stadt oft so dicht, dass man nicht mehr die Hand vor den Augen unterscheiden kann; ja, böse Zungen wollen wissen, dass die Bäcker solche Stauborkane nicht ungern sehen; es ist dann nicht ihre Schuld, wenn das Brot und die Nudeln etwas schwerer werden; schmecken die letzteren doch mehr nach Staub als nach Mehl. Den Geschäftsleuten in Roca, die sich im allgemeinen durch Habgier und Geiz auszeichnen, wird nachgesagt, dass sie statt der Seele einen Klumpen festgebackenen Staubes im Leibe hätten. Eine gute Seite hat aber das Staubmeer doch auch: Flöhe und Moskitos sind hier unbekannt; sie ersticken in dem feinen Staub.

Das nationale Eisenbahnamt hat, jedenfalls um Verwechselungen vorzubeugen, der Eisenbahn-Station Villa Roca — deren geographische Lage ist 67° 31' W. L. von Greenwich oder 9° 10' 45" W. L. von Buenos Aires und 39° 5' 15" S. B. — den Namen „Rio Negro“ beigelegt. Die Stationen zwischen Rio Colorado und Fortin Uno, die bei meiner Durchreise noch keinen Namen hatten, heissen „Juan de Garay“ und „Pichi Mahuida“, diejenige in der „travesia“: „Benjamin Zorilla“.

Wie bereits erwähnt, hatte zur Zeit meines Aufenthaltes in Villa Roca ein Heuschreckenschwarm der Gegend ebenfalls einen Besuch abgestattet und richtete starke Verheerungen, namentlich in den „alfalfares“, an. Da eine Heuschrecken-Kommission hier noch nicht vorgesehen war, so war Fischer, der mit seinen Knechten vollauf zu tun hatte, um die gefrässigen Tiere von seinem Garten zu verscheuchen, im Städtchen der einzige, der sich mit ihnen abgab. Mit allerhand Blechgefässen wurde den ganzen Tag über ein ohrbetäubender Lärm verführt, und Stangen, an denen rote Tuchfetzen befestigt waren, dienten zum Verscheuchen von den Obstbäumen. Ein harmloser europäischer Spiessbürger hätte glauben können, dass hier Anarchisten mit ihren roten Fahnen ungescheut ihr Wesen trieben.

Seit der Anwesenheit des Obersten G. Rhode, Generalstabs-Chef der Neuquen-Division, der während einiger Monate, bis der Divisions-Kommandeur General Rudecindo Roca eintraf, das Kommando führte, ist der berüchtigte Kanal durch das Militär wenigstens wieder soweit instand gesetzt worden, dass das Wasser bis zur Stadt ge-

langt und die Wassergräben längs der Strassen sich wieder füllen. Entlang diesen Gräben sind Bäume gepflanzt, meist Pappeln, und an jeder Strassenecke hält eine Schildwache strenge Wacht, damit die Pflänzlinge nicht etwa von Pferden abgefressen werden.

Die Plaza, an welcher die Schule*), die Kommandantur, die Reparatur-Werkstätten, der Klub, die Intendanz und die einzige sogenannte Confiterie mit Billard liegen, ist noch äusserst öde und trocken. In der Mitte thront das Standbild des Generals Villegas, dessen Kopf von allerlei Vögeln zum Versammlungspunkt ausersehen zu sein scheint und von ihnen mehr, als der Anstand erlaubt, verunstaltet wird. Ein mitleidiger Regenguss wäscht ihn von Zeit zu Zeit wieder sauber. Donnerstag und Sonntag abends konzertieren zwei Musikkapellen vor leider meist leeren Bänken. Das 6. Infanterie-Bataillon besitzt eine recht gute Kapelle.

Des Sonntags verfügen sich die Truppenkorps der Garnison abwechselnd zum Gottesdienst nach der Kirche, wo, da keine Orgel vorhanden, die Kapellen ihre manchmal nichts weniger als frommen Weisen ertönen lassen. So betrat z. B. das 7. Kavallerie-Regiment unter den Klängen des fidelen Marsches „Wien bleibt Wien" das Gotteshaus. Etwa fünfzig herrenlose Hunde eröffneten, in Ermangelung einer grossstädtischen Strassenjugend, den Zug gravitätisch in gleichem Schritt und Tritt.

Die Truppen waren schmuck gekleidet und ihre Haltung beim Aufmarsch eine gute; das Offizierkorps ebenso adrett und sauber wie in der Calle Florida, was in Fuerte Roca etwas besagen will.

An gläubigen Seelen fanden sich etwa zwei Dutzend Frauen in der Kirche ein, die ganze Crême, die Roca überhaupt aufzuweisen hat. Die Wohnungs- und übrigen Verhältnisse an diesem vorgeschobenen Posten der Zivilisation sind übrigens auch nicht einladend für das Walten zarter Frauenhände.

Die Umgebung von Villa Roca habe ich nach verschiedenen Richtungen hin, teils zu Wagen, teils zu Fuss durchstreift. Der interessanteste Ausflug war derjenige nach der Chacra des Spaniers Soria, einige Kilometer westlich in der ursprünglichen Kolonie gelegen. Der Weg führt an den „potreros" (eingezäunte Weide) der Regierung vorbei, wo gerade von den Soldaten „alfalfa" geschnitten wurde. Wohl die Hälfte der Garnison wurde überhaupt vom Obersten Rhode zu landwirtschaft-

*) Es ist damit die Staatsschule gemeint (Colegio Fiscal), unter der Leitung des Herrn Santiago Ghiglia, früheren Intendenten. Das Departement Fuerte Roca zählte laut dem letzten Zensus 160 schulpflichtige Kinder, wovon 15 allein vom 6. Infanterie-Bataillon. Der mittlere Besuch betrug 90 Kinder. Ausserdem existiert noch eine von den Salesianern aufrechterhaltene Schule.



Kanalbau auf der Insel Choele-Choel durch Galenser Kolonisten.



Bei Choële-Choël.



Ein sog. „salado“ (Flussarm) zwischen der Station und der Ortschaft Choële-Choël.



Indianische Häuslichkeit bei der „Aguado del Bagüal“.

lichen Arbeiten aller Art verwendet. In der „maestranza" (Werkstätte), die ich tagsvorher besucht, hatte ich mehr landwirtschaftliche Maschinen älterer und neuerer Konstruktion, zwar in einem entsetzlich verlotterten Zustande, angetroffen, als Artilleriepark und Kriegsfahrzeuge. Die ersteren wurden nun auf Befehl des Generalstabs-Chefs, der an diesen Arbeiten ein lebhaftes Interesse nahm, tunlichst wieder instand gestellt und praktisch verwendet, sobald sie so weit waren. Einige davon fand ich denn auch bereits in Tätigkeit, zur grossen Genugtuung des Obersten. Auf dem Wege zu Soria fanden wir noch ein in gutem Zustand befindliches und einem Privatmann gehöriges Haus, die Chacra von Muñoz. Alle übrigen Häuschen und Ranchos, der grössere Teil zerfallen („taperas"), gehörten hohen und niederen Offizieren, die wohl einen Anlauf zur Besiedelung genommen, dieselbe aber bald wieder aufgegeben hatten, als durch den Wegzug der europäischen Kolonisten die Arbeitskräfte rar wurden.

Die Chacra von Soria, der in der Stadt einen Barbierladen nebst „boliche" inne hat, umfasst 100 ha, wovon gut die Hälfte mit Klee bestanden, der hier einen ganz fabelhaften Preis — 40 bis 50 Pesos die Tonne — erzielt. Sie liegt direkt am Hauptkanal und hat, da weiter oben keine Landwirtschaft mehr betrieben wird, einen ziemlich regelmässigen Wasserzufluss, weshalb auch die Pappel- und Pfirsichbäume, die das Wohnhaus wie ein Wäldchen umgeben, in blühendem Zustande waren. Mit den Pfirsichbäumen freilich machten die Heuschrecken sehr bald „tabula rasa", wie ich mich leider zu überzeugen Gelegenheit hatte. Auch Gemüse gedieh in dieser Chacra sehr gut.

Herr Haneck zeigte mir eines schönen Morgens den Kanal. Derselbe ist an der Sohle etwa 1,50 m breit und etwa 0,80 bis 1 m tief. Wir konnten Kilometer weit trockenen Fusses in demselben marschieren. Die Schleusen sind meist weggerissen oder verfault; die Anschlusskanäle höchst primitiver Natur, so dass die meisten gar kein Wasser fassen, oder, wenn ausnahmsweise viel Wasser kommt, so ausgetrocknet sind, dass sie eine grosse Menge aufsaugen.

Vom Kanal aus scheint es ein Katzensprung zu sein, die nördliche Barranca, die man sozusagen mit den Händen zu greifen vermeint, zu besteigen. Mein Begleiter riet mir aber davon ab, denn es seien gute zwei Stunden Marsch bis zum Rande des Hochplateaus. Der feine, in der Luft herumwirbelnde Staub verursache eben solche täuschende Luftspiegelungen, namentlich wenn Gewitter drohen, wie denn auch eigentliche Fata Morgana in dieser Gegend nicht zu den Seltenheiten gehören sollen. Bei diesem Morgen-Spaziergang — denn in Roca herrscht von 10 Uhr bis 4 Uhr nachmittags infolge der Backofenhitze eine wahre Kirchhofsruhe — machte mich mein Begleiter auf einen

Busch aufmerksam, die sogenannte „jarilla", welcher die Eigentümlichkeit besitzt, dass die Bildseite seiner schmalen Blätter stets dem Sonnenaufgang zugekehrt ist, so dass diese Pflanze gewissermassen als Kompass dient.

Die Formation des Tales von der Chacra von Soria bis zum Zusammenfluss des Limay mit dem Neuquen ist unverändert die gleiche, nur hören von da an die menschlichen Wohnungen auf. Man sagte mir, es hätte absolut keinen Zweck, bis zur „confluencia" zu reiten, da ich doch nichts Neues sehen würde. Ingenieur Saner, der natürlich bis zum Kilometer 556, jenseits des Neuquen, 7 km oberhalb des Zusammenflusses, gehen musste, erzählte mir zwar, dass der Zusammenfluss der beiden Ströme, welche von da an den Rio Negro bilden, durch die gewaltige Wassermasse einen imposanten Anblick gewähre — der Rio ist hier 380 m breit und dass namentlich die Ufer des Neuquen an der Stelle, wo die 240 m lange Eisenbahnbrücke ihn überschreiten wird, sehr malerisch seien. Auf der Südseite tritt eine ziemlich hohe und steile Kette roter Tonerde an den Fluss heran. Zahlreiche mit Weiden bestandene Inseln heben sich malerisch von diesem roten Hintergrunde ab. Im Flussbett des Rio Negro machen sich bis ziemlich weit herunter zwei Strömungen bemerkbar: eine hellblaue, vom Limay herrührend, und eine schmutzig-grüne, vom Neuquen. Der Zusammenfluss findet auf einer Höhe von 261 m über dem Meeresspiegel statt. Die geographische Lage ist: 67° 56' 45" W. L. v. Greenwich oder 9° 36' 30" von Buenos Aires und 38° 39' 34" S. B. Von da bis zur Mündung in den Ozean soll die schiffbare Wasserstrasse des Rio Negro mit ihren zahllosen Windungen — einzig der Pilcomayo übertrifft ihn an Krümmungen und Spiralen — noch etwa 1100 km betragen. Der Boden des Flussbettes ist mit Steingeröll bedeckt, worunter dunkle Kieselsteine vorherrschen und die Spiegelung derselben soll — nach einer andern Lesart — dem Fluss seinen Namen „Negro" (schwarz) eingetragen haben.

Auf den Barrancas hat man Kalk, Gips, eine Art Alabaster, sowie Kaolin gefunden, und diese Materialien werden nunmehr auf ihre praktische Verwendbarkeit hin gerpüft.

Das schönste Gebäude in Fuerte Roca ist die Kommandantur, zur Unterbringung der Verwaltungsbureaus sowie Wohnung des Generals, des Stabschefs und einiger Adjutanten bestimmt. Das Haus ward von Soldaten gebaut und ging seiner Vollendung entgegen, als ich dort war. Im Hof hat Oberst Rhode einen Blumengarten und eine Gloriette errichten lassen, woselbst abends vor der Mahlzeit beim Glas Absinth ein gemütliches Plauderstündchen abgehalten wird und etwaige Gäste eingeführt und vorgestellt werden.

Kurz vor meiner Abreise war der Kommandant der Neuquen-Division, General Rudecindo Roca, eingetroffen. Zu mehreren Malen wurde mir die Ehre zuteil, in der „Comandancia“ zur Tafel gezogen zu werden. Es herrschte stets eine animierte Konversation unter dem Dutzend Offizieren, die zum Stabe des Generals gehörten; des öfteren waren Offiziere da aus den vorgeschobenen Standorten der Division in den Kordilleren — Las Lajas, Copahué, Junin de los Andes — und ich konnte durch dieselben allerlei Informationen über jene Gegenden einziehen. Wenn besonders wichtige Meldungen nach dem Hauptquartier zu machen waren, so wurden „chasques“ abgeschickt, verwegene Reiter, welche, natürlich bei öfterem Pferdewechsel, durchschnittlich 20 km per Stunde zurücklegten; die ganze Distanz von Las Lajas — 75 Leguas von Fuerte Roca — in 19 Stunden! Aber eine Menge Pferde gehen bei solchen Ritten drauf.

Da mein ursprünglicher Reiseplan: den See Nahuel-Huapi zu besuchen und von dort über die Kordilleren nach einem Hafen am Stillen Ozean zu gelangen, um dann per Dampfer nach Montevideo zu fahren, viel mehr Zeit in Anspruch genommen hätte, als mir zur Verfügung stand, so war ich einem guten Rat des Obersten Rhode leicht zugänglich: nämlich zu Wasser das Rio Negro-Tal herabzufahren und von Carmen de Patagones aus per Galera nach Bahia Blanca. Die Gelegenheit, diese Route einzuschlagen, bietet sich nicht oft, aus Gründen, die ich weiter unten entwickeln werde. Jetzt war aber eine solche geboten, denn bereits seit zehn Tagen war die Ankunft des kleinen Dampfers „Limay“ angekündigt, und so beschloss ich, die interessante Reise auf dem Fluss anzutreten und dadurch das Rio Negro-Tal in seiner ganzen Ausdehnung kennen zu lernen.

V.

Schiffbarkeit des Rio Negro. — Schwierigkeit, einen geeigneten Schiffstyp zu konstruieren. — Reise mit Hindernissen. — Eine Sägerei an Bord. — Conesa und Pringles. — Landschaft am Rio Negro. — Ankunft in Patagones. — Stadt und Hafen. — Besuch auf einer Insel mit Weinbergen. — Patagonischer Wein. — Viedma. — Dr. Heusser über den Rio Negro. — August Huber über die Aussichten des Ackerbaues im Rio Negrotale.

Schon zu Zeiten der spanischen Kolonialherrschaft waren Versuche unternommen worden, die Schiffbarkeit des Rio Negro zu erforschen. Im Jahre 1772 hatte der kühne Seefahrer Villarino den Fluss bis zur Insel Choële-Choël befahren und war ungefährdet wieder nach dem Fort Carmen de Patagones zurückgekehrt. Seine Erfahrungen blieben leider unausgenützt. Als sodann im Jahre 1833 Rosas seinen grossen Indianer-Feldzug unternahm und längs des Rio Negro ungefähr bis Chimpay gelangte, war gleichzeitig ein Schiff unter dem Kommando von Descalzi ausgerüstet worden, das jedoch nur bis in die Gegend der späteren Guardia Mitre, heute Pringles, hinaufkam. Bis Ende der siebziger Jahre blieb dann wieder alles still. Erst die Expedition Rocas gab dem Gedanken, die Schiffahrt zu fördern, wieder neuen Impuls und es gelang dem Kapitän Howard, bis nach Chichinales vorzudringen. Anfangs 1881 wurde sodann unter dem Befehl des Leutnants z. S. Ed. O'Connor eine Expedition ausgerüstet, um zu Wasser den See Nahuel-Huapi zu erreichen. Die Expedition gelangte bis in die Nähe ihres Bestimmungsortes. Alle diese Studien ergaben als Resultat, dass der Rio Negro wegen seiner zahlreichen Untiefen nur für Fahrzeuge von nicht mehr als 1 m Tiefgang, der Rio Limay sogar nur für solche bis zu 50 cm Tiefgang fahrbar ist. Es wurde nunmehr eine Flotille kleiner Dampfer verschiedener Konstruktion ins Leben gerufen. 1897 existierten davon noch zwei: der „Limay" (von 32 m Länge und 7 m Breite oder 11, wenn man die Radkasten dazu rechnet) und der bedeutend kleinere „Rio Negro"; doch lässt deren Konstruktion und die Kraftentwickelung der Maschinen noch sehr viel zu wünschen übrig. An Segelschiffahrt ist auf dem Rio Negro wegen

der reissenden Strömung nicht zu denken. Dieselbe ist jedoch nicht das einzige Hindernis. Bei Hochwasser werden ganze Uferstrecken und Inseln weggerissen; Baumstämme legen sich querüber, Erde und Schlamm sammeln sich dahinter an und bald ist eine förmliche Sandbank gebildet. Es wäre, wenn der Rio regelmässig befahren würde, keine Unmöglichkeit, diese Bäume, welche sehr oft Stromschnellen verursachen, zu sprengen, und schon in einem Bericht von 1886 wurde auf diesen Uebelstand hingewiesen, und die Mittel zur Abhilfe angedeutet, aber — getan wurde nichts. So ist es denn wirklich als eine gefundene Gelegenheit zu betrachten, wenn man drei- bis viermal im Jahr dazu kommt, den Wasserweg, der ja viel bequemer ist als die entsetzliche Galera, zu benutzen.

Dass die Schiffahrt auf dem Rio Negro Rechnung lassen würde, ist unbestreitbar; denn bereits heute ist viel Fracht vorhanden. Als die Nationalregierung seinerzeit, müde der ewigen Klagen gegen die von der Marineverwaltung geleitete Rio Negro-Flotille, diese an die Unternehmung Diego de Castro & Cia. verpachtete, erzielte dieselbe in 19 Reisen allein mit dem Dampfer „Limay" einen Reingewinn von 46 174 Pesos und das will etwas heissen, wenn man in Betracht zieht, dass dieser Dampfer nicht mehr als etwa 200 Tonnen Fracht aufzunehmen vermag. Die Klagen des Handels gegen die Unternehmung Castro & Cia. wurden jedoch bald so nachdrücklich, dass die Regierung sich gezwungen sah, den Betrieb wieder selbst zu übernehmen. Aber in welchem Zustande wurden ihr die Dampfer zurückgegeben! Fast ein volles Jahr musste zu Reparaturen verwendet werden, um sie überhaupt wieder dienstfähig zu machen!

Die bevorstehende Ankunft des „Limay" bildete denn auch in Fuerte Roca seit Wochen das Tagesgespräch. An der Offizierstafel in der Kommandantur wurde das grosse Wort gelassen ausgesprochen: „Da man den Rio Negro nicht wohl anders machen kann, als er ist, so mache man wenigstens die Dampfer anders!"

In der Tat habe ich denn auch angefangen, diesem Gegenstand, der so lebhaft diskutiert wurde, vermehrtes Interesse zu schenken, namentlich als man mir in Patagones sodann die ganze geschichtliche Entwickelung der Rio Negro-Flotille auseinandersetzte und die verschiedenen Versuche erwähnte, einen Schiffstypus zu finden, der, bei möglichst wenig Kohlenverbrauch, imstande wäre, flussaufwärts mindestens 10 und abwärts 14 englische Meilen per Stunde zu fahren resp. die Distanz zwischen Roca und Patagones in 4, abwärts in 2½ Tagen zurückzulegen.

Die Leidensgeschichte unserer Reise auf dem „Limay" ist charakteristisch. Es hatte sich nämlich herausgestellt, dass die Kessel des Schiffes durch Holzfeuerung stark litten, da sie nicht für solche eingerichtet waren, und dass überdies nur eine mässige Schnelligkeit erzielt werden konnte. Um nun einmal mit dem eben aus den Reparaturwerkstätten in Patagones hervorgegangenen Schiff eine Kraftprobe zu veranstalten, hatte der Hafenmeister in Patagones von der Marine-Intendanz für dieses Mal Kohlen verlangt. Nachdem er wochenlang auf Antwort gewartet, wurde ihm endlich der Bescheid, dass die Kohlen auf einem Segelschiff verladen worden seien. Dasselbe gelangte auch glücklich bis zur Barre von Patagones, musste dort aber wegen widrigem Wind mehrere Tage verweilen. Endlich kam es an: aber die Ladung bestand aus Kohlenstaub, der für die Feuerungseinrichtung des „Limay" nicht verwendbar war. Neue Reklamationen! Schliesslich langte denn die bestellte Quantität Kohlen an und der Dampfer setzte sich in Marsch, mit genügend Vorrat für Hin- und Rückreise an Bord. Inzwischen hatte sich eine erkleckliche Anzahl Passagiere, die sich diese Reisegelegenheit nicht wollten entgehen lassen, in Patagones angesammelt; ferner sollten die zurückgebliebenen Kranken und die ganze „chusma" (Weiber und Kinder) des 6. Infanterie-Bataillons, welches zu Fuss einige Wochen vorher in Roca eingetroffen war, und zwar längs der Trace der Neuquen-Bahn, endlich nach ihrem Bestimmungsort verbracht werden. Im ganzen wurden 250 Menschen an Bord des kleinen Dampfers genommen, die nun natürlich wie Heringe verstaut wurden. Das Interessanteste war die Ernährung dieser Menschenmasse. Die Küche des Dampfers ist nicht grösser als höchstens 1,50 Quadratmeter; zwei Mann können darin nicht hantieren. Also wurde gegen die Mittagszeit auf einer der Inseln oder auch am Ufer, wo man wusste, dass „estancias" existierten, angelegt; die Soldaten und Schiffsmannschaft wurden mit „lazos" und „boleadoras" bewaffnet und dann ging's auf die Jagd nach Vieh. Wenn sich zufälligerweise ein Peon des Etablissements in der Nähe befand und Pferde stellen konnte, so ging diese Jagd ziemlich rasch vor sich; in diesem Falle wurde auch das Vieh bezahlt — so wurde wenigstens behauptet — andernfalls verursachte das dem Proviantmeister auch nicht viel Kopfschmerzen. Widerstand gegen die Militärgewalt war natürlich ausgeschlossen. Die Jagdbeute wurde sodann an einem mächtigen Feuer gebraten, Holz war ja im Ueberfluss vorhanden, und die ganze Schiffsgesellschaft verfügte sich zum ländlichen Picknick ans Ufer. Was an Fleisch übrig blieb, wurde verladen und am Abend kalt, in Begleitung aufgeweichter „galletas" (hartes, ungesäuertes Brot) verzehrt. Des Nachts wurde wieder angelegt, da in Anbetracht

des veränderlichen Flussbettes der Lotse, Herr R. Abel, Sohn eines Deutschen, der seit Monaten nicht mehr Gelegenheit gehabt, den Strom zu befahren, eine Weiterfahrt für zu gefährlich erachtete. Ausserdem war der äusserste Grad der Ladefähigkeit des Dampfers erreicht.

Die ersten paar Tage ging die Geschichte auch ganz gut, bis das Schiff unterhalb Chichinales auffuhr. Mit grosser Mühe gelang es, dasselbe wieder flott zu bekommen. Nun ging's weiter bis 3 Leguas unterhalb Roca; da fuhr der Dampfer neuerdings auf. Alsbald wurden Karren und Pferde hingeschickt und die menschliche Fracht ausgeladen. Dann wurde „Volldampf zurück!" gegeben, die Maschine pustete und schnaubte furchtbar und am dritten Tage wurde das Schiff wieder flott

Durch die krampfhaften Anstrengungen, den „Limay" aus seiner beklemmten Lage zu befreien, war jedoch der Kohlenvorrat bedenklich zusammengeschmolzen und für die Rückfahrt musste man sich wieder mit Holz behelfen.

Am Dienstag, den 30. November, morgens in aller Frühe, konnte endlich die Rückreise angetreten werden, nachdem ich 18 Tage lang in Fuerte Roca gelegen hatte. Der Dampfer war auch diesmal wieder mit Passagieren — im ganzen 85 — vollgepfropft. Derselbe verfügt über zwanzig Bettstellen, wovon zwölf längs des Esssalons und acht in Kabinen. Dieselben waren von zwei kinderreichen Familien und drei Nonnen, der Rest von einem halben Dutzend Offizieren, die in Urlaub nach Buenos Aires reisten, besetzt. Ein Mitreisender, der deutsche Kaufmann H. Pickenpak und ich, mussten sehen, wie wir's uns auf dem Deck des Salons bequem machten, denn gegen Säbel und Altar gibt's bekanntlich keinen Appell. Die Zwischendecker waren entlassene Soldaten mit ihren Weibern, vier Soldaten und ein Korporal des 7. Kavallerie-Regiments mit Bedeckung, die in Las Lajas gemeutert und einen Vorgesetzten niedergeschossen hatten, ausserdem noch verschiedener Mordtaten überwiesen und nun zu langjährigem Aufenthalt auf den Staaten-Inseln verurteilt waren, ferner ein paar Diebe und Messerhelden aus der Ortschaft selbst mit ihrem Polizeiwächter, die nach der Hauptstadt Viedma ins Gefängnis eingeliefert werden sollten. Die fünf Soldaten trugen eiserne Fussschellen, einem davon waren auch die Hände geschlossen und sie wurden aufs strengste bewacht. Trotzdem sie wussten, was ihrer wartete, waren sie ganz fidel, rauchten Zigarren und Zigaretten, die sie nicht nur von ihren Kameraden, sondern sogar von Offizieren zugesteckt erhielten, und schlürften den unvermeidlichen Mate. Die Zivilgefangenen bewegten sich dagegen in voller Freiheit auf dem Schiff herum und nur des

Nachts wurden sie zusammengetrieben und mussten unter Bewachung schlafen, und zwar gerade neben uns. Welche Ehre!

Um 6 Uhr pfiff's zur Abfahrt, aber es dauerte mehr als eine Stunde, bis es gelang, das Schiff, das, von der Strömung erfasst, mehrmals hinterrücks den Fluss hinabgetrieben wurde, zu drehen und in den Hauptkanal einzubiegen. Der Lotse und die Steuerleute waren wirklich nicht zu beneiden. Links und rechts wurde stetsfort von Matrosen mit dem Senkblei die Tiefe gemessen und mit monotoner Stimme abgelesen; mit ungeheurer Vorsicht musste in der starken Strömung gesteuert werden, um nicht aufzufahren. Es gab freilich auch wieder Strecken, wo der Fluss in seiner ganzen Breite vereinigt war und der schiffbare Kanal Spielraum liess; dann konnten sie etwas ausruhen.

Gegen 11 Uhr stoppte plötzlich das Schiff, wendete sich und legte sich längsseit einer ziemlich hohen waldigen Uferböschung. Dort befanden sich, wohl in früherer Zeit gehauen, eine ganze Masse dürrer Weidenstämme, die nunmehr von Matrosen und Soldaten auf das Hinterdeck, woselbst Pickenpak und ich unser Wigwam aufgeschlagen, verladen wurden. Mehr als eine Stunde dauerte es, bis wir uns wieder in Bewegung setzten und den halbverhungerten Passagieren ihr „puchero" verabreicht wurde. Als dies vorüber, hielten wir es für angemessen, eine kleine Siesta abzuhalten. Auf Deck angelangt, fanden wir nur noch ganz hinten ein Plätzchen, wo wir eine Matraze hinlegen und uns ausstrecken konnten. Sonnendach gab's nicht, dafür aber stob jetzt das Kamin grosse Funken, die natürlich auf das Hinterdeck geweht wurden; auf dem Vorderdeck durfte man sich nicht aufhalten, damit dem Steuermann der Ausblick nicht verdeckt wurde. Die Hitze war zudem ganz kolossal und eine bleierne Müdigkeit zwang uns zum Schlaf; bald waren wir, trotz des harten Lagers, hold entschlafen, beschattet von unsern „chambergos" (breitrandige Filzhüte). Als wir nach einer Stunde erwachten, guckten wir uns verwundert an! Unsere Köpfe waren rot wie Tomates, ganz verbrannt von der Sonne und als erste Folge dieser Unvorsichtigkeit stellte sich heftiges Nasenbluten ein. Zudem waren in dem neuen Hut meines Reisekameraden und in meinem Staubmantel grosse Löcher eingebrannt, und unsere Augen waren voller Sägemehl. Während unseres Schlummers hatte sich nämlich auf Deck eine Säge etabliert. Auf jeder Seite des Kamins waren Sägeböcke aufgestellt und mit langen Handsägen wurden von der Mannschaft im Schweisse ihres Angesichts die Holzstämme zerkleinert. Obschon ziemliche Windstille herrschte, trieb doch die Bewegung des Schiffes alles Sägemehl nach hinten, wo es auf unsern Matrazen und Kleidern einen momentanen Halt fand. Wie gesagt, das Erwachen war in keiner Beziehung schön und wir schwuren, nie wie-



Schlucht und Fahrweg am Limay.



Abkochen der Ingenieurkommission in der Travesia.



Patagonische Schafe.



Spiessbraten im Kampament bei den Vermessungsarbeiten auf der grossen Insel Choele-Choel.

der auf Deck Siesta zu machen, ein Schwur, der leider schon am folgenden Tage zum Meineid wurde; nur trugen wir jetzt Vorsorge, mittels unserer Ponchos eine Art Sonnenzelt über unsern Köpfen aufzuspannen. Leider hatten wir nicht mit den zahlreichen Krümmungen des Flusses gerechnet; kaum waren wir eingeschlafen, so hatten wir durch eine Wendung des Dampfers die ganze Sonne auf dem Gesicht.

Die am ersten Tag durchfahrene Strecke war recht malerisch, namentlich imponierten die wild zerklüfteten Felsmassen von Chichinales bis Chelforó. Vorher war die südliche Barranca näher an den Fluss herangetreten und wir konnten deutlich die rötlichen Porphyrfelsen erkennen. Die Inseln waren zahlreich, alle mit grossen und kleinen Weidenbäumen, manchmal dicht wie im Urwald, bestanden. Sehr oft fuhren wir durch ganz enge Kanäle, wo die Aeste von beiden Seiten das Deck peitschten. Kurz, die ganze Gegend erinnert lebhaft an das Tigre-Delta des Rio Paraná, nur dass hier statt der schmutzig-gelben Fluten dieses Stromes schön klares Wasser Schiff und Ufer malerisch wiederspiegelt.

Gegen Sonnenuntergang legten wir wieder an, nicht ohne dass bei der Drehung ein grosser Erdklumpen mitgenommen worden wäre, der plötzlich mitten unter die nichts ahnenden, am Hinterdeck versammelten Nonnen und Frauen sauste und zerschellte, wie eine Granate alle mit Erde überschüttend. Schnell waren ein paar Offiziere bei der Hand, welche dieses Ereignis als Anknüpfungspunkt benutzten und unter liebreichen Worten die erschrockenen Nonnen mit ihren Taschentüchern zu reinigen begannen, eine Szene, die uns als stillen Zuschauern von unserm erhöhten Standpunkt aus viel Spass bereitete. Von da an war das gute Einvernehmen zwischen den Schwestern und der bewaffneten Macht trotz der wirklich gottlosen Gespräche, die von den übermütigen Offizieren manchmal aufs Tapet gebracht wurden, ein ungetrübtes.

Bis in die Nacht hinein wurden nun wieder Baumstämme an Bord geschleppt. Einige Soldaten machten im Wald ein grosses Feuer an und bereiteten sich ihren „asado“ (Spiessbraten). Wir machten uns inzwischen unser Nachtlager zurecht. Wir verfügten jeder über eine dünne Matratze und ebensolche Decke. Niemand kümmerte sich weiter um uns und wir mussten selbst zusehen, wie wir uns zurechtfanden. Ich fand einen Besen und fegte damit das zollhoch aufgehäufte Sägemehl weg, nicht ohne Protest der im Salon bei offenen Lucken Schlafenden, die nun auch ihren Anteil an Sägemehl abbekamen. — Morgens gegen 3 Uhr erwachten wir beide zitternd vor Kälte, erhoben uns und machten uns zur Erwärmung etwas Bewegung. Kaum machte sich die Morgendämmerung bemerkbar, so erschienen unsere Quäl-

geister, die Säger, auf Deck und begannen ihre monotone Arbeit. Beim ersten Sonnenstrahl setzte sich der „Limay“ wieder in Bewegung. Ein kalter Südwind blies. Von Schlafen war keine Rede mehr, und so waren wir täglich unfreiwillige Bewunderer des Sonnenaufgangs. Gerne wären wir ein bisschen nach dem Salon hinuntergegangen, aber das war nicht ausführbar, indem jedes Plätzchen am Boden wie auf dem Esstisch mit Schlafenden besetzt war.

Auf der ganzen am ersten Tag zurückgelegten Strecke waren uns bloss zwei elende Ranchos und einige Pferde zu Gesicht gekommen. Der Hauptkanal tritt hier oben näher an das südliche Ufer heran und da ist die Bevölkerung noch ausserordentlich spärlich, während auf der andern Seite, von Chelforó bis Pringles, einige schön instand gehaltene Estancias bemerkbar waren und uns u. a. auch Menschen zu Gesicht kamen, an einer Stelle, in Castre, sogar ein ganzer Schwarm Mädchen.

Am Mittag des folgenden Tages landeten wir in Choële-Choël, das einen guten Landungsplatz besitzt. Von hier aus bietet die Ortschaft, weil von grünen Medanos und Sauce-Waldungen eingerahmt, einen viel freundlicheren Anblick, als wenn man aus der „travesia“ herunterkommt. Hinter der grossen Insel Choële-Choël, die übrigens, wie die neueste Vermessung ergeben hat, eine ganz andere Form besitzt, als bisher auf den Karten figurierte, vereinigen sich die Wassermassen des Rio Negro und bleibt der Hauptkanal fast immer 100—200 m breit. Die zahlreichen Stromschnellen und Untiefen, die wir bisher zu überwinden hatten, werden seltener; oft macht es den Eindruck, als ob man auf einem See dahinführe, so ruhig scheint das dunkelblaue Wasser. Dafür werden jetzt grosse Krümmungen zahlreicher. Einmal windet sich der Fluss um eine Halbinsel, die mit dem Lande durch eine kaum 200 m breite Landzunge verbunden ist, auf der ein Rancho steht. Nachdem man über 100 km gefahren ist, kommt man nach fast fünfstündiger Fahrt wieder zur gleichen Stelle und kann nun die Rückseite des Rancho bewundern. Solche gewaltigen Windungen bietet der Rio Negro mehrere und es liesse sich die Fahrt um Hunderte von Kilometern abkürzen, wenn diese Inseln und Halbinseln durchstochen würden. Freilich meinen Fachleute, dass man dabei Gefahr laufe, den reissenden Lauf des Flusses noch zu befördern, so dass bei Hochwasser Ueberschwemmungen in viel rascherem Tempo einträten, als dies bisher der Fall. Da jedoch nur an eine Besiedelung der höher liegenden Inseln zu denken ist — und als solche wurden mir diejenigen bezeichnet, wo die fast mannshohe „cortadera“, eine Art Meerrohr mit grossen weissen Büscheln, auftritt, denn diese Pflanze wachse nur auf

trockenem Grund -- so dürfte diese Gefahr den der Schiffahrt zugute kommenden Erleichterungen gegenüber in den Hintergrund treten.

Neben dem Lotsen Abel, der zugleich als Kapitän figurierte, versah der Schiffsfähnrich Francisco Senesi, ein zuvorkommender, liebenswürdiger Offizier, den inneren Dienst. Es hätte nicht mit rechten Dingen zugehen müssen, wenn unter der Mannschaft nicht ein paar Deutschsprechende sich vorgefunden; und richtig, es waren ihrer zwei da: der Obermaat Emil Friedrichs, ein richtiger pommerscher Seebär, früher Obermatrose auf dem Kreuzer „Alexandrine", und der zweite Maschinist Sinker, Holländer.

Die nächste Station, die wir am folgenden Tage gegen Mittag machten, war die Estancia Traga-Tragua, von kräftigen Basken verwaltet, woselbst etwa 50 Ballen Wolle an Bord genommen wurden, sowie etwas frisches Fleisch. Hier treten die Waldungen vielfach weit zurück und machen grossen fruchtbaren Ebenen Platz, die herrliche Viehweiden abgeben und auch zum Ackerbau sich eignen. Das Flussufer ist hier etwa 4 m hoch und zieht, wie man aus einem dunklen Streifen ersieht, bis zu 1 m Wasser auf. Die Barranca der ‚travesia' ist im Norden nur noch in weiter Ferne sichtbar, aber bald tritt sie wieder näher, abwechselnd mit der südlichen, die manchmal 60 m hoch steil in den schiffbaren Hauptkanal abfällt.

Wir umschifften nunmehr die kleinere Insel Choële-Choël, die denselben Namen noch führt, weil sie früher mit der grossen zusammenhing. Die sie trennende Wasserstrasse ist nicht schiffbar.

Am Nachmittag passierten wir die Estancia Negro Muerto, woselbst der Galeraweg von Patagones nach Choële-Choël vorbeiführt und sich ein Geschäftshaus befindet. Dieser herrliche Fleck Erde, mit ausgedehnten Weiden, gehört Herrn Francisco Faguada. Abends bei Sonnenuntergang langten wir in Conesa, einer früheren Nationalkolonie, meist mit Italienern und Spaniern bevölkert, an. Die Ortschaft, auf dem Südufer gelegen, zählt etwa dreissig Häuser und macht einen freundlichen Eindruck. Als Kolonie jedoch hat sie Fiasko gemacht und viele Ansiedler sind wieder weggezogen, was vielfach der liederlichen Verwaltung zugeschrieben wird. Hier existieren eine Kirche und ein Kloster der Salesianer. Wir machten demselben, etwa zehn Mann hoch, einen Besuch und wurden von den Ordensbrüdern, Italienern, freundlich aufgenommen. Bei Conesa tritt die nationale Telegraphenlinie auf das nördliche Ufer über. An der steilen Uferböschung waren Wollenballen und Häute aufgestapelt und die ganze Nacht hindurch wurde geladen, was das Zeug hielt. Wir wurden gegen Mitternacht von unsern Lagerstellen aufgescheucht, um Platz zu machen; das ganze Hinterdeck mehr als meterhoch mit Kuhfellen zu beladen, die

einen keineswegs angenehmen Geruch verbreiteten. Dann krabbelten wir wieder herauf und schliefen auf nunmehr etwas weicherer Unterlage den Schlaf des Gerechten weiter, während die meisten Passagiere an Land die ganze Nacht hindurch Billard spielten und Quilmes-Bier vertilgten.

Als sich bei Tagesanbruch der „Limay", ächzend und stöhnend unter der schweren Last, wieder in Bewegung setzte, fanden wir die Zahl der Kajütenpassagiere noch um vier Nonnen vermehrt, und infolgedessen hatten vier Offiziere oben bei uns auf den Fellen kampieren müssen. Zwei davon hatten aber Pech, denn sie wurden von giftigen Insekten, die sich in den Baumstämmen und zwischen den Fellen versteckt gehalten und nun aus ihrer beschaulichen Ruhe aufgestört worden, gebissen und hatten hochangeschwollene Arme. Arzt und Apotheke waren nicht an Bord und meine mitgeführte kleine Sautersche Taschen-Apotheke kam mir nun vortrefflich zustatten, indem ich durch Sublimat-Waschungen baldige Linderung erzielte und dadurch in der Achtung meiner Reisegefährten um einige Kilometer stieg.

Der Landungsplatz von Conesa erinnerte mich lebhaft an denjenigen von Santa Fé anno 1874. Es waren einfach ein paar Stufen in die steile Böschung gehauen, die aber von starken Regengüssen ausgefressen waren; es gehörte schon ziemlich viel Gymnastik dazu, das Ufer zu erklimmen und zumal die wohlgenährten rundlichen Nonnen, worunter sich ebenfalls, wie ich nachher erfuhr, eine Deutsche befand, hatten beim Aus- und Einsteigen ziemliche Schwierigkeiten, welche aber diesmal mit Hilfe der galanten Offiziere ohne Unfall überwunden wurden. Sie wurden nämlich einfach von hinten hinaufgeschoben und oben von hilfsbereiten Händen in Empfang genommen.

Das gleiche Schauspiel wiederholte sich in Pringles, einer der älteren Ansiedelungen am Rio Negro, wo ebenfalls und mit dem nämlichen Misserfolg wie in Conesa, eine glorreiche Nationalkolonie angelegt worden ist. Die Ortschaft liegt am linken Ufer, ebenfalls auf hoher „barranca". Auch hier haben die Salesianer ein Nonnenkloster etabliert und wurden, nebst einigen Tonnen Schaffellen, sieben Schwestern an Bord genommen. Glücklicherweise dauert die Reise von hier bis Patagones nur noch etwa acht Stunden, aber dem würdigen Kommissär Senesi wurde angst und bange, wie er es mit der Unterkunft zum Schlafen wohl einrichten wollte, wenn durch irgend einen unvorhergesehenen Zwischenfall der Dampfer nicht noch an demselben Abend das Endziel seiner Fahrt, Patagones, erreichen sollte. Der Maschinist erhielt daher Auftrag, Volldampf zu geben und zu heizen, was das Zeug hielt. Der letzte Rest Kohlen, der für alle Fälle in Reserve

gehalten worden war, wurde geopfert und der Dampfer glitt mit ganz unheimlicher Schnelligkeit flussabwärts; glücklicherweise sind keine grossen Krümmungen und Stromschnellen mehr zu überwinden und erleichtert atmete alles auf, als wir gegen 5 Uhr abends die Türme von Patagones auf hoher Felsenwand — so scheint es von weitem — emporragen sahen.

Schon fünf Leguas oberhalb der Stadt begegnen wir mit Weinreben und Fruchtbäumen bestandenen bewohnten Inseln; man sieht Pappel-Alleen, Eukalyptus, Gemüsegärten, hübsche Häuser. Die Barranca des Nordufers fällt steil zum Flusse ab, der hier oft 300 bis 400 m breit majestätisch dahinfliesst. Ein Schwarm Heuschrecken zog über uns dahin, verfolgt von Hunderttausenden von „gaviotas" (Möwen), die besten Heuschreckenjäger der Gegenwart, die mit Lust und Liebe dieser Beschäftigung obliegen. Sie töten die Heuschrecken, fressen sie aber nicht. Es war ein Spass, dieser Jagd zuzusehen. Leider werden durch übereifrige Nimrode diese nützlichen Vögel vielfach verscheucht und es sollten strenge Gesetze zum Schutz derselben erlassen werden.

Es schlug gerade 6 Uhr, als unser „Limay" nach viertägiger Reise gegenüber dem Marine-Arsenal die Anker fallen liess. Ein grosses Boot, in dem mehrere Salesianer sassen, holte in erster Linie die frommen Schwestern ab und führte sie nach dem gegenüberliegenden Viedma, woselbst der Orden ein Kloster, Hospital und Schule von gewaltigem Umfang, als Zentrale für das ganze Rio Negro-Tal, besitzt. — Die Offiziere taten sehr gerührt beim Abschied — es war die reinste Komödie.

Cármen de Patagones macht, vom Fluss aus gesehen, einen recht malerischen, heimeligen Eindruck. Terrassenförmig, Staffel auf Staffel, steigen die solid gebauten Häuser die steile Barranca hinan, am Strand eingefasst durch dichte Pappelalleen und Weidenwäldchen, in der Höhe gekrönt durch die Kirche und die alte, heute verfallene Bastei. Die Stadt erinnert lebhaft an Paraná. Die Häuser sind zusammenhängend gebaut, in unregelmässigen Cuadras, wie es die topographische Beschaffenheit eben mit sich brachte. Der Fluss macht hier eine Biegung nach Nordosten zu, so dass die auf einem Vorsprung der Barranca hervortretende Stadt schon vom Meere her, 40 km weiter abwärts, sichtbar ist. Mit dem Fernrohr sieht man übrigens den Strand und den Leuchtturm an der Mündung, die in ein Delta sich ergiesst, mit zahlreichen vorgelagerten Sandbänken. Diese bilden eines der ernstesten Hindernisse für die Schiffahrt auf dem Rio Negro, denn die Brandung ist hier stets eine heftige und die Einfahrt, obschon zwölf Fuss Tiefgang aufweisend, sehr schmal und gefährlich.

Der Hafen von Patagones, mit zwei Landungsbrücken versehen, könnte einem bedeutend grösseren Verkehr dienen, als er seit Jahren herrscht. Momentan lagen bloss zwei Dampfer hier, die „Vaca", ein sehr hübsch eingerichtetes, etwa 800 Tonnen Fracht fassendes Schiff des Hauses Mihanovich, der im Verein mit dem „Toro" zweimal monatlich den Verkehr mit Buenos Aires vermittelt, und die „Espora", die hier Depeschen holte für das Uebungsgeschwader im Golf San Jorge; Patagones war nämlich damals die äusserste südliche Telegraphen-Station der Republik. Sarkastisch meinte einer der Offiziere dieses Schiffes, die Chilenen könnten irgendeinen Hafen der patagonischen Küste mit einem grösseren Truppenkorps besetzen, ohne dass man in der Landeshauptstadt wochenlang davon nur eine Ahnung hätte!

Wir hatten mit dem „Limay" im ganzen 39½ Stunden Fahrt gebraucht, um die Strecke von Roca bis Patagones in vier Tagen zurückzulegen. Wenn der Rio einigermassen korrigiert würde, und das Schiff dem Steuer besser gehorchte, als es beim „Limay" der Fall war, so dass man auch des Nachts, wenn auch langsamer, fahren könnte, so wäre es demnach ganz gut möglich, die Fahrt in 2 bis 2½ Tagen zu machen.

Ueber die Hotelverhältnisse in Patagones wurden mir von Herrn P., der bereits Erfahrungen gesammelt, nichts weniger als verlockende Schilderungen gemacht; ich war daher sehr angenehm überrascht, als ein Abgesandter des Kaufmanns Otto Becker an Bord erschien und mich nach dessen Hause einlud. Wie froh war ich, das Sägemehl des „Limay" von mir zu schütteln! Aufs Freundschaftlichste in der liebenswürdigen Famile des Herrn Becker aufgenommen, zeigte mir derselbe am folgenden Tage die Sehenswürdigkeiten der Stadt, was hier alles zu Fuss abgemacht werden muss, denn die quer zum Fluss laufenden Strassen sind zu steil, als dass man sie mit Wagen befahren könnte, auch sind sie vielfach von Rinnen durchfressen. Unangenehm ist der Sand, der an Choële-Choël erinnert. Doch ist der Flugsand hier grobkörniger. Wenn starke Gewitter eintreten, wird dieser Sand nach dem Rio hinabgespült, aber die Strassen gleichen dann reissenden Bergbächen, weshalb es nicht zu verwundern ist, wenn sie manchmal 1½ bis 2 m tief unterhalb des Trottoirs liegen. An Bausteinen fehlt es in Patagones nicht; man sieht deshalb sehr solide und gefällige Bauten, nicht immer die ewigen Ziegelsteinhäuser. Wassermangel ist die Plage der Stadt, denn wenn auch für die Bedürfnisse der Einwohner eine Wasserleitung angelegt ist, so ist dieselbe doch nicht imstande, genügend Wasser für das Begiessen von Pflanzen zu liefern. Deshalb sieht man nur wenig Grün in der eigentlichen Stadt selbst

und nur in den Höfen werden mit grosser Mühe einige Rebspaliere gezogen.

Die Plaza von Patagones, unter 63° 0' 4" W. L. von Greenwich (4° 43' 45" von Buenos Aires) und 40° 50' S. B. gelegen, erhebt sich wohl 60 m über das Niveau des Flusses, der von hier bis zur Mündung noch 8 m Gefäll hat. Sie liegt, wie bereits bemerkt, auf einem staffelförmigen Vorsprung der Barranca, die dann etwa 500 m nordwestlich noch um etwa 10 m ansteigt. Auf diesem verhältnismässig ebenen Plateau befindet sich die Neustadt mit den öffentlichen Gebäuden und der Kirche. Die Plaza wird mit grosser Mühe in Stand gehalten, damit wenigstens die nächste Generation hoffen darf, etwas Schatten darauf zu finden. Hier oben hatten die Spanier vor mehr als 150 Jahren eine starke Bastei angelegt und bald hatten sich einige hundert Bewohner angesiedelt, welche auf der herrlichen Ebene des gegenüberliegenden Ufers Ackerbau und Viehzucht betrieben. Wenn Indianer-Einfälle drohten, so zogen sie sich wieder unter den Schutz des Forts zurück. Sie stammten zum grössten Teil aus den spanischen Provinzen Leon und Arragonien und werden daher heute noch mit dem Uebernamen Maragates, der für diese Bergbewohner in Spanien gebräuchlich ist, bezeichnet. Nach einer andern Version bezieht sich dieses Wort auf den Umstand, dass sie, zum besseren Schutz gegen die Indianer, anfänglich in Höhlen wohnten, die sie in dem weichen Sandstein der Barranca ausgegraben, und bedeutet somit Höhlenbewohner. Tatsächlich habe ich noch einige von diesen ziemlich geräumigen Höhlen am Abgang gesehen, welche bis in die neuere Zeit einigen „atorrantes“ (Vagabunden) zum Aufenthalt dienten.

Es existieren in Patagones mehrere grosse deutsche Geschäftshäuser, worunter eine „barraca“ (Sassenberg); auch einige deutsche Handwerker, die sich hier angesiedelt, prosperieren ganz gut. — In der weiteren Umgebung betreiben einzelne Deutsche und Schweizer Schafzucht und Milchwirtschaft. Es herrscht daher ein reges und angenehmes gesellschaftliches Leben, soweit ich wenigstens das in einem viertägigen Aufenthalt zu beurteilen vermochte. Herr Traub, Inhaber der grössten Firma von Patagones, besitzt sogar eine eigene, sehr gut in Stand gehaltene Kegelbahn, auf der sich hier und da das Germanentum Rendezvous gibt. Auch die Bierverhältnisse sind vorzügliche, denn seit kurzer Zeit hat der Vertreter der Quilmes-Brauerei angefangen, Fassbier zu verzapfen, und es gibt somit, da man in Patagones herrlich kühle Keller besitzt und Eis nicht von nöten, einen ganz famosen Schoppen. Das Flaschenbier wird zu 60 Centavos verkauft. — Ich meinerseits hielt mich mehr an den patagonischen Landwein („chocolin“), ein säuerlicher Weisswein, dem Waadtländer ähn-

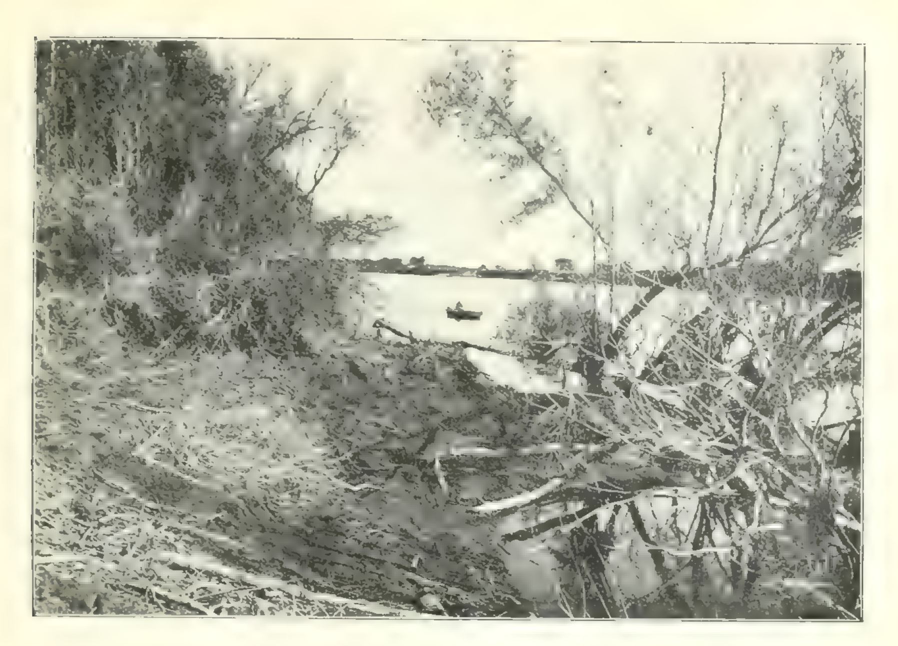
lich, der mir ganz vorzüglich mundete. Ich hatte das Glück, an der Quelle zu sitzen, denn der Schwiegervater des Herrn Becker, Herr Capelli, ist Besitzer mehrerer Weinberge, selbst Liebhaber eines guten Tropfens, und freute sich daher, eine verwandte Seele zu finden, die seinem Wein die gebührende Anerkennung zollte. Er machte mir den Vorschlag, seine Weinpflanzungen zu besichtigen, und am Sonntag früh führte er mich in seinem eigenen Boot, von einem Pferd am Bugsiertau gezogen, etwa drei Leguas flussaufwärts, zur Insel Pietrabuena, die er gemeinsam mit dem Piemontesen Juan Pozzi bewirtschaftet.

Die Tour ist sehr interessant. Rechts die steile barranca, wohl 50—70 m hoch, an einzelnen Stellen mit Gestrüpp bewachsen, links die im duftigsten Grün prangenden zahlreichen Inseln und die Ebene von Viedma. In der Nähe der Stadt hängen noch einzelne Quintas förmlich an den Fels geklebt, mit spärlicher Vegetation. Ueberall, wo die Barranca ein wenig zurücktritt, finden wir prächtigen Rasen und Baumpflanzungen.

Die Insel mag etwa 10 h gross sein. Sie ist rings von dichtem Weidengebüsch umgeben, hinter dem Pappelalleen angelegt sind. Auf diese Weise hat man vor dem Wind Schutz gesucht und ist es gelungen, Obstbaumpflanzungen zu ziehen, vor allem die „guinda" (Weichselkirsche), Pfirsiche und Aprikosen. Dann selbstverständlich die Weinrebe; an Gemüsen alles nur Denkbare, in üppigstem Gedeihen. Diesem freilich machten die Heuschrecken in dieser Epoche gerade den Vernichtungskrieg. Sie wurden energisch bekämpft und Hunderttausende von Leichen lagen zusammengehäuft. Die hier zur Anwendung gelangende Vernichtungsmethode war eine ziemlich brutale. Man befestigte ein schweres Brett von etwa 50 Quadratzentimeter Fläche und etwa 10 cm dick horizontal an eine Stange; sodann wurden Kind und Kegel, sogar die Hunde aufgeboten, um die Heuschrecken nach einzelnen, bereits kahlgefressenen Stellen zu jagen. Wenn ein Haufe beieinander war, wurden sie mit diesen schweren Mordwaffen buchstäblich plattgedrückt.

Sodann besuchten wir noch die Inseln der Gebrüder Antonio und Juan Paramidani, welche eigentliche Guindawäldchen angelegt haben. Die Kirschen waren eben in schönster Reife und ich konnte mir so viele pflücken, als ich nur essen mochte, ein seltener Genuss, der mir in Argentinien noch nie zuteil geworden, am wenigsten in Buenos Aires, wo man ja die Kirschen per Dutzend kauft.

Leider ist die Anlage von Kellereien auf den Inseln nicht möglich, da bei gewöhnlichem Wasserstand schon bei 1½ m Tiefe das Wasser zutage tritt; ferner wegen der Ueberschwemmungen, die von Zeit zu



Der Rio Negro bei Traga-Tragua.



Ein Flussarm des Rio Negro bei Chimpay.



Uebersetzen von Pferden bei Choele-Choel.



Tafelgebirge unweit der Mündung des Rio Negro.

Zeit auftreten. Auch ist die Kelterung nicht auf der Höhe der Zeit und es wird keine Klassifikation der Trauben vorgenommen. Deswegen hält sich der Chocolin nicht lange, verliert die Farbe und wird unansehnlich, so dass er zum Export so lange nicht geeignet sein wird, bis eine Genossenschaft oder ein grosser Weinhändler in der Barranca geeignete Keller graben und den Wein kunstgerecht behandeln und lagern lässt. Denn für den einzelnen Weinbauer, der doch immer nur ein kleines Areal bearbeitet, wäre eine solche Anlage zu kostspielig. Ich mache diese Andeutung, um einem unternehmenden Kapitalisten einen Wink zu gewinnbringender und zugleich segensreicher Anlage zu geben.

Diese piemontesischen und lombardischen Inselbewohner haben hier trotz alledem eine zivilisatorische Mission erfüllt, als die Vorkämpfer für eine dereinstige Kolonisation des Rio Negro-Tales auf dem Gebiete des Weinbaues. Derselbe hat hier unzweifelhaft eine grosse Zukunft. Ich habe am nächsten Tage, bei einem Besuch in Viedma, Gelegenheit gehabt, einen Chocolin zu trinken, der etwas sorgfältiger behandelt war und in Flaschen żwei Jahre gelagert hatte; der ist zum mindesten dem Markgräfler an die Seite zu stellen. Es ist ein deutscher Tischlermeister, Herr H. Ricke, der sich dort mit Weinbau befasst und dieses ermutigende Resultat erzielt hat.

Nebenbei sei bemerkt, dass alle diese Weinbauern ohne Kapital angefangen haben. Capelli und Poggi waren einfache Maurer und arbeiteten seinerzeit an der Gotthardbahn. Der Zufall verschlug sie nach diesem entlegenen Erdenwinkel und heute sind beide sehr wohlhabend. Ein Beispiel zur Nachahmung.

Viedma, die Hauptstadt des Rio Negro-Territoriums, gegenüber Cármen de Patagones, ist auch eine schon aus den Zeiten der Spanier stammende Niederlassung. Die Anlage ist eine glückliche. Die Strassen sind breit, in gutem Zustand, von Baum-Alleen und Wassergräben eingefasst, die Vegetation im Gegensatz zu dem im Sand förmlich eingetrockneten Patagones eine üppige. Ein liebliches Bild bietet das Städtchen vom Kirchturm des Salesianerklosters aus, dem wir einen Besuch abstatteten. Trotz dieser augenscheinlich günstigeren Lage hat Patagones viel mehr Handelsbewegung, da es eben über ein ziemlich ausgedehntes, mit Vieh bestandenes Hinterland verfügt und flussaufwärts auf dem linken Ufer sich viel mehr Estancias befinden, als auf dem rechten. Auch der Gesundheitszustand ist merkwürdigerweise in Viedma kein so guter wie in Patagones. Der Arzt der Salesianer, bei denen ich überhaupt sehr liebenswürdig aufgenommen wurde, behauptet es wenigstens.

Bevor ich von Patagones Abschied nehme, sei mir noch ein Rückblick auf das Rio Negro-Tal gestattet, mit spezieller Berücksichtigung der Bodenverhältnisse, um sodann die Grundlagen einer möglichen Kolonisation dieser Gegenden zu erörtern.

Das Tal des Rio Negro bildet in seinem unteren Teil, von Choële-Choël ab, ein breites Flussbett, das in eine wellenförmige Hochebene, die sich von den Küsten des Ozeans bis zu den Kordilleren erstreckt, eingeschnitten ist. Als geographische Merkwürdigkeit ist erwähnenswert, dass der Strom bis zur Mündung keinen einzigen Zufluss, nicht einmal einen Bach, empfängt.

Wenn es auch an sehr störenden Hindernissen für die Schiffahrt nicht fehlt, wie wir bereits angedeutet, so finden sich wenigstens keine Klippen und Felsblöcke in seinem Bette vor, welche bei niederem Wasserstand den Schiffen gefährlich werden könnten. Bis zum ehemaligen Fortin Castre, das so ziemlich Negro Muerto gegenüber und annähernd in der Mitte des ganzen Stromgebietes liegt, ist der Landstreifen bis zur Barranca der südlichen „travesia" sozusagen ohne iede Bevölkerung. Castre dient als erster Stapelplatz der Produkte des südlichen Ufergebietes und aus dem Valcheta-Tal.

Herr Dr. Chr. Heusser entwirft in seinem 1884 erschienenen Werk: „Das Rio Negro-Tal und Patagonien" eine vortreffliche Schilderung des Tales, und da sich seither an den Verhältnissen nichts geändert hat, obschon das für Argentinien eigentümlich klingen mag, so kann ich mir nicht versagen, die betreffende Stelle aus seinem Buche der Ergänzung halber hiernach folgen zu lassen:

„In der Talsohle selbst fliesst der Rio Negro in unzähligen Schlangenwindungen dahin, bald durch die Mitte des Tales, bald dem einen oder andern Abhang des Hochlandes sich nähernd; in diesen Fällen sind gewöhnlich die Abhänge oder Barrancas sehr steil, bisweilen senkrecht. Stellenweise fliesst der Fluss stundenweit unmittelbar am Fuss der steilen Barranca hin, so dass der Weg oben über das Plateau hinführt, welche Strecken Weges mit dem Namen ‚travesias' bezeichnet werden. — Ganz charakteristisch für diese patagonische Talbildung ist aber, dass die Barrancas nie weithin in gerader Linie der Richtung der Talsohle folgen, sondern abwechselnd vortreten und sich zurückziehen; da, wo sie sich zurückziehen, ist aber der Abfall ein sanfter und allmähliger, eine Art Seitentalbildung, so dass von Ferne gesehen die vorstehenden, steiler abfallenden Teile der Barranca wie künstlich aufgeworfene Erdarbeiten, gleich den Vorwerken einer Festung aussehen; — und gerade dies Fortifikationsmässige der Abfälle von der Höhe zum Tal ist allen mir bekannten Talbildungen

der patagonischen Formation gemeinsam und verliert sich nur allmählich in seinen Uebergängen zu den Pampas . . . . .

„. . . . . Die Gewässer von den Kordilleren haben sich das Tal ausgeschwemmt und fruchtbares Material heruntergebracht; wir haben es also im Tal nicht mehr mit der patagonischen Tertiär-Formation, sondern mit Neubildungen zu tun. Schöne schwarze Humuserde tritt hier auf und die Vegetation ist eine ganz andere. Zunächst haben wir längs des Flusses und vielfach längs der zahlreichen tiefen und breiten Gräben, die das Tal durchziehen, einen Saum des schönen und nützlichen ‚Sauce Colorado' (Humboldt-Weide). Er bildet starke und lange Stämme und Aeste, so dass er nicht nur als Brennholz, sondern auch als Bauholz verwendet wird. Leider war schon im Jahre 1870 bis weit hinauf ziemlich schonungslos abgeholzt und das Holz nach Cármen de Patagones hinuntergeflösst worden. Glücklicherweise aber wachsen diese Wälder auch ohne Zutun von Menschenhand, und zwar auf dem bei grossen Ueberschwemmungen heruntergeführten Material sehr rasch wieder nach. Bei den bereits erwähnten vielfachen Windungen des Flusses kann es nicht ausbleiben, dass derselbe fortwährend an einzelnen Stellen Land wegfrisst und an andern solches wieder ansetzt. Bei grösserem Wasserstand und vollends bei wirklichen Ueberschwemmungen tritt diese Erscheinung natürlich in um so grösserem Massstabe auf; dann werden einerseits ganze Strecken des breiten und seichten Flussbettes mit heruntergeschwemmtem Material überdeckt und auf diesem fangen die Wälder von Sauce Colorado an, Wurzel zu fassen; anderseits werden aber auch „rincones"*) teilweise ganz weggeschwemmt, teilweise inselartig abgeschnitten, teilweise auf das andere Flussufer versetzt, indem der Fluss sich einen neuen, kürzeren Lauf auffrisst.

„Zahlreich sind die Inseln im Rio Negro von der Mündung bis nach Choële-Choël hinauf, und die meisten, wenn nicht alle, sind wohl auf die erwähnte Weise entstanden. Vor den ‚rincones' haben sie immerhin den Vorteil voraus, dass sie vollständig vom Wasser umgeben und darum um so feuchter sind: Wasser, Feuchtigkeit ist der

---

*) Rincon ist eine mehr oder weniger grosse Strecke Landes, die durch einen verhältnismässig kurzen Graben oder Zaun inselförmig vom übrigen Land abgeschlossen werden kann und sich vorzüglich zum Ackerbau eignet, weil eben hier die Tiere nicht hineindringen können. Eine grosse Anzahl dieser rincones ist bedingt durch den gewundenen Lauf des Flusses, und ein rincon entsteht jedesmal da, wo von einem Punkte ausgehend, nach halbstunden- oder stundenlangem Lauf in weiter Ausbiegung der Fluss rückläufig sich jenem Punkt wieder nähert, um von da aus abwärts auf der entgegengesetzten Seite des Flusses einen rincon oder rinconada zu bilden, ähnlich dem, den er soeben diesseits vollendet hat.

Schlüssel zu aller Fruchtbarkeit in diesen trockenen, sandigen Gegenden, und Feuchtigkeit ist gerade der grosse Vorteil, den auch die ganze Talsohle vor dem Hochland voraus hat. Zu der grösseren Feuchtigkeit gesellt sich freilich im Tal auch noch die wesentlich andere Bodenbeschaffenheit; wie bereits erwähnt, ist der Talboden gebildet und wird fortwährend noch erhöht durch von oben heruntergeschwemmtes Material; auch dieses ist stellenweise sandig genug, doch nirgends so ausschliesslich sandig, wie die Hochebene; ausserdem kommen Strecken vor, die mit einer ziemlichen Schicht Humus bedeckt sind und dem guten Teil der Pampas an die Seite gesetzt, also füglich als gut und fruchtbar bezeichnet werden können.

„Von Gräsern finden sich zunächst sporadisch die besseren der harten Wurzelgräser vom Plateau, und zwischen diesen jene weichen Samengräser, die auch überall in den jungfräulichen Pampas vorkommen, und deren Hauptrepräsentanten ‚alfilerillo' und ‚trebol de olor' sind, und die, wo kein oder wenig Vieh weidet, in der Tat bisweilen so hoch und dicht vorkommen (namentlich der trebol), dass sie dem Pferd bis über die Knie reichen und dasselbe am Galoppieren hindern; zugleich sind sie vom saftigsten Grün, und der Anblick derselben ist ein ganz erquickender für den, der erschöpft über das fast immer dürr aussehende, wasserlose, etwa 30 Leguas breite (so wenigstens in der Nähe der Küste) patagonische Hochland vom Rio Colorado herkommt, oder gar noch viel weiter vom Süden her.

„. . . . . Lagunen, Bäche (wofür ich lieber Gräben = ‚zanjones' sagen würde, weil sie bei trockenem Wetter kein Wasser haben, auch vom starken Regen kaum je mit Wasser ganz gefüllt werden, wohl aber bei den Anschwellungen des Flusses selbst von diesem aus) und Sümpfe kommen im Rio Negro-Tal von Choële-Choël abwärts in grosser Anzahl vor und bilden zusammengenommen eine nicht unbedeutende Oberfläche, die für Kolonisten dem Ackerbau entzogen würde. Eine wahrscheinlich noch grössere Oberfläche des Tales aber wird dem Ackerbau entzogen durch zwei Zonen, welche die beiden Barrancas fast ihrer ganzen Länge nach begleiten, und zwar ist der Grund, warum dieses Land am Fuss der Barranca nicht taugt, ein zweifacher. Bald zieht sich die Buschvegetation des Plateaus noch etwas weiter hinunter ins Tal selbst und dies ist der Fall, wenn der Boden hier vorherrschend sandig, fast oder ganz humusbar ist; auch bildet der Boden in diesem Fall nicht mehr die ebene, tiefe Talsohle, sondern steigt ganz sachte, wenn auch dem Auge kaum bemerklich, gegen die eigentliche Barranca an und ist unzweifelhaft höher gelegen, als die Talsohle in der Nähe des Flusses. Bald aber ist diese für Ackerbau untaugliche Zone am Fusse der Barranca umgekehrt tiefer

als der Talboden in der Nähe des Flusses; diese niedrigen Zonen stehen gewöhnlich oben durch irgendeinen ‚zanjon' mit dem Fluss in Verbindung, füllen sich gleich beim Anschwellen des Rio Negro mit Wasser und bilden so einen zweiten, dem Rio Negro fast parallel laufenden Fluss; bei seinem unteren Ende steht dieser wieder durch ‚zanjones' in Verbindung mit dem Rio Negro selbst — oder auch nicht; im ersteren Fall wird sein Wasser, wenn der Hauptstrom fällt, in denselben abfliessen, im letzteren Fall aber stagnieren. Ein Hauptbeispiel für eine solche Niederung am Fusse der Barranca im unteren Rio Negro-Tal bildet diejenige an der Süd-Barranca, die gegenüber San Javier — etwa 5 Leguas oberhalb der Ortschaft Viedma — beginnt und bis nahe an die ‚médanos' (Dünen) der Küste sich hinzieht, ohne durch ‚zanjones' mit dem Hauptfluss wieder in Verbindung zu treten. Darum soll sie auch nach einer grossen Ueberschwemmung in den dreissiger Jahren nach glaubwürdigen Zeugen lange unter Wasser gestanden haben."

Der Hafenmeister von Patagones, S. Albarracin, der Anfangs der achtziger Jahre die Flussläufe des Rio Negro, Limay und dessen Hauptzufluss Collon-Curá in einem wertvollen Bericht einlässlich beschrieben, stimmt vollkommen mit Dr. Heusser überein. Auch er beklagt die schonungslose Abholzerei und hat schon lange darauf hingearbeitet, dass bis Roca herauf Kohlenstationen errichtet werden, damit wenigstens die Dampfer nicht auf Holz angewiesen sind. Von einer Korrektur des Flusses im Sinne des Durchstichs von Inseln und Halbinseln ist er dagegen nicht sehr eingenommen. Er meint, die „crecientes" (Hochwasser) würden sich dann viel schneller verlaufen und viele Flussarme gänzlich austrocknen, auch der Wasserstand im allgemeinen ein niedrigerer werden.

Zweimal im Jahr tritt regelmässiger Hochwasserstand im Rio Negro ein: einmal im Herbst (Mai oder Juni), veranlasst durch die unaufhörlich in den Kordilleren niedergehenden Regengüsse und den ersten Schnee, der sofort wieder schmilzt; die andere Hochflut kommt zur Zeit der Schneeschmelze im September oder Oktober und hält an bis Anfangs Januar. Die Wassermassen, die der Limay zuführt, sind viel beträchtlicher als diejenigen des Neuquen; die des letzteren stürzen wildbachähnlich zu Tal und schon nach wenigen Tagen merkt man im Wasserstand des Rio Negro nichts mehr von dem Zuwachs. Die „crecientes" sind kenntlich durch auf der Wasserfläche schwimmenden Schaum und durch Bäume und Strauchwerk, die von den Fluten einhergewälzt werden. Im oberen Flusslaufe färbt sich das Wasser rötlich durch die Tonerde, welche ab den Ufern mitgerissen wird.

Mit einem alten Praktiker, Herrn August Huber in Mar del Plata, der achtzehn Jahre in Patagones und im Rio Negro-Tal zugebracht, habe ich mich über die Aussichten des Ackerbaues in diesen Gebieten unterhalten. Er erzählte mir, dass bis zum Jahre 1882 bis nach Conesa herauf bereits ziemlich viel Weizen und Gerste angebaut wurde; jedoch habe sich sehr bald herausgestellt, dass es nur ziemlich eng begrenzte Striche gibt, die sich für intensiven Ackerbau eignen. Jeweilen nach einem gröseren Hochwasser pflegen sich nach Ablauf der Gewässer unzählige Kanäle, Gräben und Vertiefungen zu bilden, während an andern Stellen Sandbänke sich über bisher fruchtbarem Lande lagern. Dieselben trocknen dann langsam aus, werden vom Wind teilweise weggeblasen und am Ufer zu Dünen aufgehäuft. Die Hochplateaus müssen ursprünglich Gebirge, jedenfalls viel höher als heute gewesen sein, und sind durch Erdbeben und heftige Regengüsse zerklüftet und zerbröckelt worden. Dann haben die Wildbäche viel gutes Erdreich in die Talebene hinabgespült. Dieser Vorgang kann auch in der Gegenwart noch beobachtet werden. Zweimal kamen in den letzten 18 Jahren Erdverschiebungen, durch Wildbäche verursachte Rutschungen in grösserem Massstabe vor. In unmittelbarer Nähe von Patagones gibt es Quintas, die innerhalb einer Nacht mit einer 1½ m hohen Sandschicht überschüttet worden sind.

Wo in der Talebene solche verwitterte Ablagerungen sich vorfinden, ist die Fruchtbarkeit eine ausserordentliche. Daneben finden sich wieder Sandschichten, die denselben, was Humusgehalt anbetrifft, täuschend ähnlich sehen; aber es handelt sich da nur um eine dünne Erdschicht, die der Wind obenauf geweht hat und die wohl Graswuchs zu erzeugen vermag und in feuchten Jahren als ordentliches Weideland betrachtet werden kann, jedoch, unter den Pflug genommen, nur Unkraut hervorbringt: Salzpflanzen, Meeralgen u. dgl. Vorsicht ist also Neuankömmlingen dringend zu empfehlen.

In den durch das Hochwasser gebildeten „zanjones", die manchmal 2, 4, ja bis 20 m breit sind und sich einige Male im Jahr mehr oder weniger mit Wasser füllen, zeigt sich auf dem Grund ein ausgesprochener Lehmboden, der sich für alle Kulturen eignet. Nur riskieren die Pflanzer stets einen Teil ihrer Ernte, indem die Sohle des Grabens oft zu feucht bleibt, während höhere Stellen austrocknen und eine harte Schicht zurücklassen. Durch rationelle Kanalisation könnte dieser Uebelstand jedoch gehoben werden; auch die in den aufgeschwemmten Sandschichten enthaltenen Salpetersalze lösen sich wieder auf und werden von einer späteren Flut weggeschwemmt.

Bei andern Landstrichen wieder hat man die gegenteilige Beobachtung machen können, wie aus dem Beispiel einiger Inseln in der

Nähe von Patagones hervorgeht, wo die Flut früher fruchtbares Land völlig ausgewaschen resp. ihm die fruchtbaren Salze entzogen hat.

Einige Zusammensetzungen des Erdreichs, die Herrn Huber aufgefallen sind, lassen darauf schliessen, dass es sich vorzüglich zur Anpflanzung von farbstoffhaltigen Pflanzen eignen würde, wie solche im Süden Frankreichs gezüchtet werden; solche Färberpflanzen kommen hier wild und sehr üppig vor. Die Indianer kannten 6 bis 7 waschechte Farben, die sie für ihre Tücher zu verwenden wussten. Auch Färbererde (Ocker) ist häufig, und zwar in beträchtlichen Schichten, anzutreffen, ebenso Fettstein in allen möglichen Farben.

VI.

Das Rio Negro-Tal als Kolonisationsgebiet. — Meinungsäusserungen von Fachmännern. — Erfolglose Bestrebungen. — Gleichgültigkeit in den germanischen Ländern. — Allerlei Anregungen. — Ein neues Vermessungs- und Kolonisations-System. — Ausgezeichnete Kapitalanlagen. — Nochmals durch die Travesía mit der Galera. — Schlusswort.

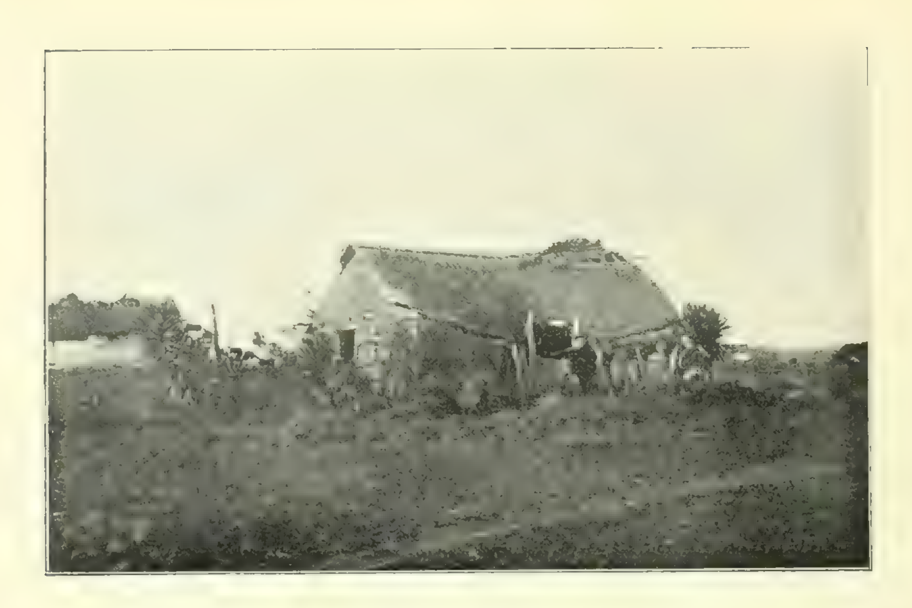
Wir sind im Verlauf unserer Beschreibung drei Kolonisierungs-Versuchen im Rio Negro-Tal begegnet, welche alle ein schmähliches Fiasko gemacht haben, trotz der enormen Opfer, welche die National-regierung für deren Durchführung gebracht hat. Es sind dies die Kolonien Pringles, Conesa und Roca. Deshalb ist aber noch lange nicht der Schluss berechtigt, dass eine Kolonisation dieser Region zu den Unmöglichkeiten gehört. Man muss nur andere Grundlagen finden und anderen Elementen die Besiedelung anvertrauen.

Ueber die Kolonisationsfähigkeit des Rio Negro hatte sich Anfangs der achtziger Jahre eine lebhafte Diskussion in der argentinisch-deutschen Presse sowohl als in Broschüren und Flugschriften im alten Vaterlande entwickelt. Hier vertraten den Gedanken, dass diese Zone sich speziell für germanische Niederlassungen eigne, die Herren Rhode, Dr. Seelstrang, Niederlein u. a. Etwas skeptisch verhielt sich dazu Herr Dr. Heusser in seinem oben erwähnten, sehr wertvollen Buche, in welchem er mit den beiden erstgenannten Herren polemisiert.

Die Auffassung des Dr. Heusser ist trotzdem eine wohlwollende — wenn man die Gegenwart ins Auge fasst, sogar optimistische. Er hat vermöge seiner langjährigen Praxis als Landmesser im Süden der Provinz Buenos Aires und Patagonien es für seine Pflicht gehalten, auf einige Uebelstände und Schwierigkeiten aufmerksam zu machen, welche den ersten Kolonisten nicht erspart bleiben können. Seither ist die Diskussion über die Kolonisation des Südens gänzlich verstummt. Alle Anstrengungen der obgenannten Propagandisten blieben ohne jedes praktische Resultat. Es ist dies sehr zu bedauern, indem der Standpunkt des Dr. Seelstrang z. B. ein sehr vernünftiger war



Landschaftsbild am Rio Negro, unweit der Pulperia von Aramburu



Rancho in Conesa.



Pferde überschreiten eine Furth bei der Estancia Las Isletas am Rio Colorado.

und die Befolgung seiner Ratschläge deutschen Kapitalisten und Unternehmern enorme Gewinne eingebracht hätte, was man heute beurteilen kann, indem diese Gewinne in die Taschen der Engländer geflossen sind, die sich die praktischen Winke Seelstrangs zunutze gemacht und gewaltige Ländergebiete am Neuquen wie in den patagonischen Territorien in ihren Besitz gebracht haben.

Es ist merkwürdig, dass ein Zeitraum von fast fünfzehn Jahren verfliessen musste, bis man wieder — und zwar durch den Bau der Neuquen-Bahn — auf diese Gegenden aufmerksam geworden ist. Wer hätte damals geglaubt, dass nach einer so lebhaften Propaganda zugunsten des Südens der Argentinischen Republik als Auswanderungsziel, und nachdem der ganzen Welt durch den Indianer-Feldzug des Generals Roca der Name Rio Negro und Patagonien geläufig geworden war, auch nicht eine einzige deutsche oder Schweizer-Familie direkt aus der alten Heimat sich nach dem neuerschlossenen Lande der Zukunft wenden würde! Das schöne Rio Negro-Tal ist bis heute fast ebenso vernachlässigt und unbeachtet geblieben, wie es zur Zeit vor der Eroberung war.

Ich habe schon weiter oben im Verlauf meiner Reisebeschreibung die Hauptursache angedeutet, weshalb heute noch keine dichtere Bevölkerung im Tal des Rio Negro sich niedergelassen und sogar eine Abnahme der Bevölkerung sich fühlbar macht. Es ist der grosse Fehler, die eroberten Ländereien leguaweise zu einem Spottpreise — 400 Pesos Gold die Legua — verschleudert zu haben, ohne die neuen Eigentümer durch irgendwelche gesetzlichen Vorschriften zur Urbarmachung des Landes zu zwingen. Der Preis käme natürlich, wenn das Land bebaut wird, weniger in Betracht; anders aber verhält es sich, wenn dasselbe, wie es hier geschehen, lediglich in die Hände von Spekulanten fällt.

Die Herren Truppenchefs ferner eigneten sich die besten Landstriche an und liessen sie, mit wenigen Ausnahmen, brach liegen. Die Hauptzufahrtslinie zu dieser Region, der „Schwarze Strom“, wurde vernachlässigt, Eisenbahnprojekte blieben auf dem Papier. In seinem neuesten Werk über die südlichen Nationalterritorien rügt Dr. Moreno ebenfalls diese Fehler, welche nur durch eine in grossem Massstabe durchzuführende Expropriation wieder gut zu machen wären, sobald sich in Europa Kapital zur Uebernahme grösserer Strecken und Unternehmungsgeist zur Kolonisation zeigt.

Es berührt eigentümlich, in welcher Weise sich die polemisierenden Herren Dr. Heusser und Dr. Seelstrang, denen doch allgemeine Landeskenntnis nicht abgesprochen werden kann, in der Entwickelungsfähigkeit dieser Zone getäuscht haben. Freilich liegen die Ur-

sachen dazu in Umständen, deren Eintreten damals nicht in Berechnung gezogen werden konnte. Der Merkwürdigkeit halber mögen hier einige Stellen aus der im Jahre 1886 und 1887 geführten Polemik folgen

„Ich will zugeben" — sagt Dr. Heusser — „dass es Herrn Dr. Seelstrang ganz gut gelungen ist, Patagonien als ebenbürtig neben Australien und Südafrika darzustellen; ich will selbst folgende Sätze, in denen Herr Dr. Seelstrang resümiert, als wahr annehmen:

„Es geht aus sämtlichen Berichten klar hervor, dass am Ostabhang der Kordillera sich ein prächtiger Strich fruchtbaren Landes mit gemässigtem Klima hinzieht, dessen Breite auf nicht weniger als 150 bis 200 km anzunehmen ist. Dringen wir weiter in das Land ein, dessen Sterilität mit jeder Meile mehr abnimmt, und dessen Kern am Fusse des Gebirges uns Musters als einen lachenden Garten Eden (– diese drei Worte möchte ich nicht zu den meinigen machen —) schildert, so dürfen wir allerdings nur im allgemeinen, aber doch mit genügender Sicherheit behaupten, dass dort sämtliche nordeuropäische Kulturgewächse mit bestem Erfolg gezogen werden können, und dass somit diese innere Zone die Kornkammer Patagoniens werden muss."

„Aber woher kommt denn diese grosse Fruchtbarkeit?" — so fragt er alsdann — „Woher anders als von den Zersetzungsprodukten des vulkanischen Gesteins der Kordillera! Von denselben Zersetzungsprodukten, die, mit dem patagonischen Sand vermischt, den lockeren porösen Boden bilden, der aus den nördlicheren Provinzen Mendoza und San Juan ein eigentliches Land Kanaan für die Weintraube macht, und einen Wein erzeugt, der den Xeres- und Porto-Weinen an die Seite zu setzen ist, wenn er dieselben nicht übertrifft. Je nach der geographischen Breite ist allerdings anzunehmen, dass in der erwähnten Zone der Wein nicht mehr die Stärke dieser spanischen und portugiesischen Weine erreichen, sondern leichter sein, auch unter einer gewissen südlichen Breite ganz aufhören würde. Aber bis zu diesem Punkt, der durch sein jährliches Wärmeminimum bestimmt sein wird, wird an diesem Westabfall der Kordillera Wein neben dem Weizen wachsen. und sind denn Rhein- und Moselweine, die ganz nahe an der kalten Weingrenze gedeihen, nicht hochgeschätzte Getränke? Oder schreibt Herr Seelstrang annähernd erst für die zweite Hälfte des folgenden Jahrhunderts? Glaubt er nicht, dass die von ihm gepriesene Zone lange vor 50 Jahren kolonisiert werden wird? Allerdings bietet die Kolonisation gerade dieser binnenländischen Zone ungewöhnliche Schwierigkeiten; aber diese bestehen nicht in der Unfruchtbarkeit der Zone selbst, sondern an der schweren Zugänglichkeit derselben, an einer andern unfruchtbaren Zone, die überschritten werden muss, wenn die Kolonisten von der Ostseite, das heisst von

einem argentinischen Hafen aus nach ihrem Bestimmungort gelangen wollen. Ein an dieser unfruchtbaren Zone gescheiterter Versuch zur Kolonisierung des schönen Innern würde wahrscheinlich die gelungene Kolonisation dieses Innern gleich um ein Dezennium hinausschieben.

„. . . . . Hier zeigt sich so recht der Unterschied im Leserkreis, den jeder von uns sich für seine Schriften wählt und wünscht. Herr Seelstrang schreibt wohl in erster Linie für geograhpische Gesellschaften, und da hat er mit der Auswahl Patagoniens einen guten Griff getan, denn gewiss war Patagonien vorher selbst in wissenschaftlichen Kreisen ein wenig bekanntes und sogar teilweise verkanntes Land; ausserdem schreibt er wohl für jene teils wissenschaftlichen, teils kaufmännischen, teils vielleicht sogar diplomatischen Kreise, welche in Kamerun, Ostafrika und Guinea so ‚schöne' Errungenschaften aufzuweisen und auch in Südamerika gründliche Studien gemacht haben, die freilich, wenn ich nicht irre, einen vorläufigen Abschluss damit gefunden haben, dass man sich für Süd-Brasilien entschloss; endlich schreibt Dr. Seelstrang vielleicht auch für grosse Kapitalisten, damit etwa ein deutsches Haus, ähnlich wie das englische Haus Murietta & Co. in Santa Fé, sich einige hundert Leguas Land in Patagonien sichere; es wäre ja dies auch eine patriotische Absicht, und ich wäre deswegen weit entfernt, ihn als heimlichen Auswanderungsagenten zu bezeichnen, welchem Verdacht er sich infolge seiner Schilderung von Patagones selbst ausgesetzt glaubt. In all den drei genannten Fällen hat allerdings Dr. Seelstrang direkt nichts mit der Einwanderung zu tun, die betreffenden Kreise, kaufmännischen Gesellschaften oder Privaten mögen, wenn sie sich in Kolonisationsunternehmen einlassen, selbst zusehen, wie sie über die Schwierigkeiten im einzelnen Fall praktisch hinwegkommen; unvorhergesehene Schwierigkeiten werden sich immer noch finden, das gebe ich zu, wie viel man auch von vornherein darüber schreiben mag. — Ich meinerseits schreibe, wie ich es in der Vorrede zu meinen drei Aufsätzen klar ausspreche, für die mittel- und aussichtslosen Einwanderer selbst, und kann einmal nicht anders, als beim Durchlesen der Schrift von Dr. Seelstrang auch gleich an die armen Leute denken, die von den genannten drei Klassen von Kolonie-Unternehmern vielleicht binnen kurzem nach Patagonien gebracht werden.*)

*) Wie man sieht, waren die menschenfreundlichen Besorgnisse des Dr. Heusser bis zur heutigen Stunde ganz ausser Orts. Heute haben sich, was wenigstens die patagonische Küste anbetrifft, die Verhältnisse insoweit geändert, als Viehzüchter von den Malvinas-Inseln dieselbe zu besiedeln begonnen haben. Man verfügt über mehr Hilfsmittel als vor zwölf Jahren, um die ersten Schwierigkeiten der Ansiedelung zu überwinden, denn jetzt ist doch wenigstens Vieh vorhanden, was damals noch nicht der Fall war.

„. . . . Sollten“ — so fährt Dr. Heusser fort — „die Ländereien des Tales von Valcheta noch Staatseigentum sein, so sollte nach meiner Meinung irgend eine Gesellschaft, die das Innere kolonisieren will, vor allem aus Valcheta zu erwerben suchen, hier mit der ersten Kolonie, und zwar möglichst nahe an der Küste, beginnen, und von da mit kleinen Kolonien Etappe für Etappe bis zu den Ostabhängen der Kordillera vorrücken.“

Es mag hier am Platze sein, einer weiteren Meinungsäusserung, nämlich derjenigen des Patagonien-Kenners Julius Schelkly Erwähnung zu tun. Nachdem er sich über verschiedene Kolonisationsversuche in Patagonien ausgesprochen, kommt er zu dem Schlusse, dass nur das Territorium des Rio Negro fast auf demselben Standpunkt geblieben ist, wie vor fünfzehn Jahren, ja, dass die Bevölkerung eher ab- als zugenommen hat. Als Hauptgrund dieses Stehenbleibens bezeichnet er den Umstand, dass nach und schon vor der Säuberung von den Indianern die besten Ländereien bereits gratis an die höheren Offiziere und Politiker verteilt wurden, ohne die Verpflichtung, Niederlassungen zu gründen oder auch nur Kapitalien einzuführen.

Die Bevölkerung des Territoriums von Rio Negro ist fast durchweg kreolisch, und obgleich sich das Flusstal besser und in hundertfacher Ausdehnung zur Bewässerung und somit zum Getreide-, Obst- und Weinbau eignet, als Chubut, ist doch beinahe absolut nichts von dieser Kultivation zu sehen. Möglich, dass der Bahnbau nach dem Neuquen etwas Trieb in die Schläfer bringt, obschon, wie gesagt, der Grundfehler schwer gut zu machen ist. Heutzutage spielt ja die Produktion selbst keine so grosse Rolle mehr, als der Transport und dessen Billigkeit. Ist es denn wirklich so entsetzlich schwer, sich davon zu überzeugen, dass der Hauptgrundsatz einer gediegenen Nationalökonomie darin besteht, dass dem wirklichen Landmann seine Scholle zugewiesen wird, und nicht dem Spekulanten?

* *
*

Wenn wir die germanische Einwanderung nach Südamerika ins Auge fassen, so müssen wir uns wundern, dass in Zeitepochen, wo man noch keine Dampfer und Eisenbahnen kannte und die Verhältnisse in jeder Beziehung die Bezeichnung „wilde“ verdienten, die Einwanderung viel zahlreicher war, als es in den letzten 25 Jahren der Fall gewesen. Nach Südbrasilien wanderten im Zeitraum von 1820—1855 wohl über hunderttausend Deutsche aus, nach Süd-Chile (Valdivia) in demselben Zeitraum wohl an zwanzigtausend. Nach den La Plata-Staaten ist die germanische Einwanderung, speziell diejenige aus

Deutschland, überhaupt noch nie recht in Fluss gekommen; bloss die schweizerische hat sich wie eine Welle im Zeitraum von 1855—1875 nach Santa Fé, Entre Rios (Villa Urquiza und San José), Buenos Aires (Baradero) und nach der Banda Oriental (Kolonie Nueva Helvecia) ergossen, um von da an fast gänzlich zu versiegen, wenigstens insoweit ackerbautreibende Elemente in Betracht kommen.

Wo haben diese Leute den Mut hergenommen, sich unter den damaligen schwierigen Umständen, ohne Transportmittel, sozusagen von der Welt abgeschnitten, in Gebieten anzusiedeln, wo die Anfänge mindestens ebenso schwierig und riskiert waren, oder noch schwieriger, als sie es heutzutage in Patagonien oder am Rio Negro sind? Warum ist dann, als die ersten Anfänge überwunden waren, als Eisenbahnen das Land durchkreuzten und die Kolonisation gegen die Jahre vorher als ein Kinderspiel zu betrachten war, die Einwanderung nach hier sowohl als nach Chile ins Stocken geraten, wo doch kein v. d. Heydtsches Reskript, wie in Brasilien, ihr einen Riegel vorsetzte?

Unbedingt trifft nicht die argentinischen, uruguayschen oder chilenischen Behörden allein die Schuld, denn diese haben stets eine grosse Vorliebe für germanische Einwanderung an den Tag gelegt, und wenn es damit auch vielleicht nicht immer ganz aufrichtig gemeint war, so viel steht jedenfalls sicher, dass sie ihr in keiner Weise etwas in den Weg gelegt haben. Die tiefere Ursache ist also in Europa zu suchen. Zunächst traten die Vereinigten Staaten nach dem Bürgerkriege mit grosser Energie als Werber für deutsche Einwanderung auf, dann kamen die wunderbaren Kolonisationsbestrebungen in Afrika aufs Tapet, mit dem Hintergedanken, diese Erwerbungen in naheliegender Zeit als Auswanderungsziel für deutsche Ackerbauer verwerten zu können, und schliesslich setzten die Behörden in Deutschland sowohl als in der Schweiz der Auswanderung nach Südamerika wenn nicht einen offenen, so doch einen um so nachhaltigeren passiven Widerstand entgegen. Die Folge ist, dass nur da, wo es gelang, germanische Elemente in grösserer Zahl beieinander anzusiedeln, wie in Süd-Chile, in einigen Kolonien von Santa Fé, in Baradero, Tornquist und Nueva Helvecia, die vaterländische Kultur auch noch in der ersten Generation sich zu erhalten vermocht hat, aber in der zweiten und den nachfolgenden wird sie zweifellos im lateinischen Element untergehen, und zwar einzig und allein aus Mangel an Nachschub aus der alten Heimat. In diesem Nachschub, in dieser jahrzehntelang von Jahr zu Jahr sich steigernden Auswanderung nach gewissen Gebieten des hiesigen Landes glauben wir den Hauptfaktor zu erblicken, der dazu beitrug, den ersten Ansiedlern den Mut zu verleihen, unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen, in weltentlegenen Gegenden, wie z. B. im

santafesinischen Chaco, als Pioniere der Kultur aufzutreten: sie wussten eben, dass man ihre Fortschritte mit Interesse verfolgte — ich erinnere nur an die von meinem seligen Vater Juan Alemann in Bern herausgegebene „Auswanderungs-Zeitung“, die eine Fülle hochinteressanter Berichte von Schweizer Ansiedlern aus jener Epoche enthält — und dass mit jedem Dampfer neue tüchtige Landsleute anlangten, meist bekannte Familien, die den ersten mutigen Pionieren auf dem Fusse zu folgen bereit waren. So war die Gründung der Kolonien Helvecia und Malabrigo überhaupt nur möglich: die Schweizer haben den Chaco für die Kolonisation erschlossen.

Aber diese Pioniere fehlen im Süden ganz. Wir haben zwar Beispiele von mutigen Landsleuten, wie die Gebrüder Tschudi in Bahia Blanca, Dr. Heusser, Aug. Huber in Mar del Plata, Dr. Machon in Rosario, der Forscher Santiago Roth in La Plata, in neuerer Zeit Lehrer R. Lehmann in Baradero, der Ingenieur E. Saner, C. Dufour in Bahia Blanca, Oberst Rhode, an der Küste von Chubut J. Schelkly und R. Fischer — auch hier mit Ausnahme der drei letztgenannten durchwegs Schweizer —, die im Verlauf der letzten zwanzig Jahre bis weit in Patagonien und im Neuquen vorgedrungen sind und in Wort und Schrift versucht haben, in der germanischen Welt Interesse für diese gerade ihrer Rasse am besten zusagende Zone zu erwecken — bis jetzt leider mit herzlich wenig Erfolg. Ich will nicht behaupten, dass in den alten Santa Fé-Kolonien nicht Kolonistensöhne vorhanden wären, die fähig wären, das Beispiel eines Dr. Romang, Liechti, Kaspar Kaufmann, die den Norden erschlossen, auch im Süden nachzuahmen und als Pioniere der ersten Ansiedelung zu dienen, an die sich dann Neueinwandernde anschliessen könnten; aber eine solche, wir können wohl sagen: Aufopferung hat nur dann Zweck, wenn man überzeugt sein kann, dass der erwünschte Nachschub zur Verstärkung der Position auch erfolgt.

Ich möchte nur wünschen, dass diese Worte in der alten Heimat — wo man seit Jahren auf dem Gebiete der Kolonisation uns allein zappeln lässt — beherzigt würden, denn dass sie jedem Kolonisten aus der Seele gesprochen sind, davon bin ich überzeugt. Wäre es doch heute noch möglich, zu billigem Preise grosse, schöne Landstrecken in diesen Territorien zu erwerben, wenn unsere Staatsmänner und Kapitalisten drüben eine etwas weitsichtigere Politik einschlagen wollten! Allein die Stadt Basel könnte es sich leisten, in Argentinien Ländereien zu besitzen, grösser als die ganze Schweiz! Ich nenne Basel, weil von dort aus die erste Anregung zur Gründung von Kolonien am La Plata ausgegangen ist, und ich glaube, die Kapitalisten, die sich in jenes Geschäft lanzierten, haben es nicht zu bereuen gehabt. Man hätte also in Basel wohl Anhaltspunkte, um in grösse-

rem Massstabe als damals, die Fehler jener Epoche vermeidend und als Grundlage alte Pioniere benutzend, ein Kolonisations-Unternehmen ins Leben zu rufen, das geeignet wäre, nicht nur den Auswanderern das Fortkommen zu erleichtern, sondern auch durch Vermehrung der Handelsbeziehungen der alten Heimat von dauerndem Nutzen zu sein, ganz abgesehen davon, dass eine solche Landerwerbung nicht nur eine sichere, sondern auch eine sich sehr gut verzinsende Kapital-Anlage ist.

Es liegt auf der Hand, dass unter den angedeuteten Verhältnissen die Kolonisation nicht nach der in Santa Fé üblichen Schablone vor sich gehen kann: man kann nicht einfach ein paar Leguas in lauter Vier- oder Rechtecke zu 5 × 5 oder 5 × 6 h parzellieren und dann an Krethi und Plethi, wie's gerade kommt, das Land verkaufen. Ueberhaupt werden ausschliessliche Ackerbau-Kolonien im Rio Negro-Tal schwerlich gedeihen, sondern es muss der Ansiedler von vornherein genügend Land besitzen, um auch Viehzucht treiben zu können. Angesichts dieses Umstandes und der topographischen Verhältnisse muss die Vermessung des Landes auf einer andern Grundlage vorgenommen werden. Das hat denn auch die Regierung der Provinz Buenos Aires, welche schon vor 70 Jahren den Rio Negro als die sicherste Indianergrenze ansah und daher durch einen Kordon von Ansiedelungen zu sichern suchte, erkannt, und das Land in Rechtecke vermessen lassen, die vom Fluss bis zum Plateau reichen. Auf diese Weise kann der Ansiedler bei Ueberschwemmungen wenigstens sein Vieh retten, was bei eingezäunten Vierecken auf grosse Schwierigkeiten stossen würde. Ursprünglich erhielt jeder „poblador“ (Ansiedler) eine ganze Quadrat-Legua, und zwar, wie Dr. Heusser berichtet, auch in Form eines Quadrats, soweit es die Krümmungen des Flusses erlaubten, d. h. mit einer Legua Wasserfront.

Weiter oben habe ich darauf hingewiesen, dass der Haupterfolg der Santafesiner Kolonisation dem Vordringen homogener Elemente — in diesem Falle der Schweizer — zu verdanken ist. Diese Pioniere hatten einen grossen moralischen Rückhalt in der alten Heimat und sie konnten geschlossen vorgehen, weil sie die Leistungsfähigkeit ihrer Stammesgenossen kannten. Die südamerikanischen Politiker sehen aber solche geschlossenen Ansiedelungen mit scheelen Augen an. Sie predigen den Kosmopolitismus unter der Begründung, dass sich dann die eingewanderten Elemente viel leichter mit dem Lande assimilieren. Auf dem Papier ist ja auch der Kosmopolitismus eine schöne Sache, nur auf dem Gebiete der Kolonisation ist er praktisch nicht mit Vorteil zu verwerten. Die Erfahrung gibt uns darin recht. Sehen wir die Schweizer-Kolonien Baradero, San Carlos, Malabrigo, Roldan,

Carcaraña u. a. m. an: sind die hier geborenen Söhne der Schweizer nicht ebenso gute Argentiner als irgendwelche? Sie haben aber doch wenigstens den Sinn ihrer Väter für gemeinnütziges Zusammenhalten, für Schulbildung und gesellschaftliches Leben bewahrt. Wie stehen dagegen die Mischmasch-Kolonien da? Welche Zerfahrenheit herrscht da unter der ersten Generation der hier Geborenen? Und wie wird es erst in der zweiten werden! Aber nicht nur von dieser Erfahrung können wir ausgehen, sondern auch noch von einer andern. Fragen wir uns, warum ist es bisher nicht möglich gewesen, am Rio de la Plata eine Kolonie mit reichsdeutschen Elementen zu besiedeln und warum will die Einwanderung aus Deutschland nicht in Fluss kommen? — so müssen wir diese Frage dahin beantworten, dass die Politik der argentinischen Regierungen, die Bevölkerung der Kolonien zu mischen, drüben schon allgemein bekannt ist. Das ist nun gerade für die deutschen Bauern, denen es viel schwerer fällt, als z. B. den Italienern, die Landessprache zu erlernen, keine Ermutigung; denn sie scheuen davor zurück, sich in einem Lande ansässig zu machen, wo sie die Sprache ihrer Nachbarn nicht verstehen. Aber ganz besondere Beachtung verdient dieser Umstand, wenn es sich um die Besiedelung abgelegener Gegenden handelt, wo der Germane als Pionier aufzutreten hätte. Da wird er nur gedeihen, wenn er weiss, dass er sich an Stammesgenossen anlehnen kann, die schon Erfahrung im Lande haben; und auch nur in diesem Falle findet ein Kolonisations-Unternehmen in der Heimat der Ansiedler einen Wiederhall, der denselben dann hier wieder einen gewissen moralischen Halt gibt.

Aus diesem Grunde ist alle Propaganda für germanische Einwanderung stets steril geblieben und dies wird auch so bleiben, so lange nicht mit dem bisher üblichen Kolonisations-System gebrochen wird. Dasselbe hat sich entschieden überlebt und ist als Köder für neue Einwanderer nicht mehr verwendbar, für germanische schon gar nicht.

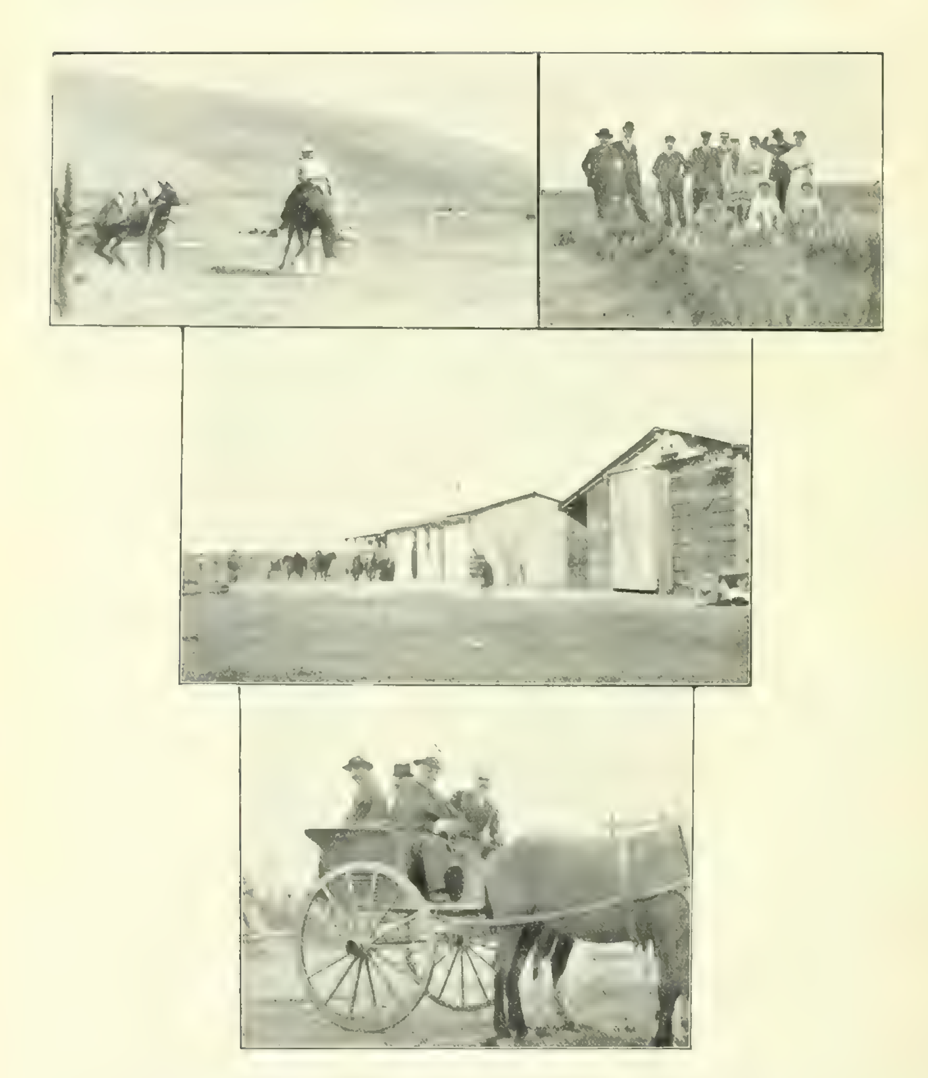
Dieser Ansicht ist auch Dr. Santiago Roth in La Plata, dessen wertvoller Bericht über die Kolonisationsfähigkeit des Rio Negro-Tales und des Limay-Gebietes im Mai 1896 im „Argentinischen Wochenblatt“ veröffentlicht ist. „Als ich mit Dr. Machon das Land durchritt, waren wir beide ganz verschiedener Ansicht: er hatte über das Tal den Stab gebrochen und erklärte jede Kolonisation für Ackerbau als ganz und gar ausgeschlossen, ich dagegen fand die Gegend hierfür um so geeigneter, je weiter wir sie kennen lernten, aber nur für eine Genossenschaft oder Gesellschaft, die über die Mittel verfügen würde, um die nötigen Bewässerungsanlagen zu erstellen. Erst als Dr. Machon die Erfolge sah, die in Chubut unter viel ungünstigeren Verhältnissen und bei einer sehr mangelhaften Bewässerungseinrichtung er-



Typus eines Gaucho mit Lasso und Wurfkugeln.



Partie des Rio Negro (Südarm) bei der Estancia La Genoveva.



Links oben: Störrischer Maulesel. Rechts oben: Sämtliche Einwohner von Tres Bonetes.
Das Geschäftshaus der Herren Schauffler & Rhode in Tres Bonetes.
„El Padrillo", der ehemalige Geistliche, jetzt Ansiedler der Kolonie Mulhall (×).

reicht werden, kam er zu der Ueberzeugung, dass die Erfolge im Rio Negro-Tal noch viel grösser sein müssten, weil die Verhältnisse in jeder Beziehung weit günstiger sind, als am Chubut. Trotzdem hier die Kanalisation von Leuten ohne genügende technische Kenntnisse ausgeführt wurde, sind doch erstaunliche Resultate erzielt worden. Da allzuviel Regen, welcher der Saat schaden könnte, hier wie am Rio Negro ausgeschlossen ist, und man es durch die Bewässerung in den Händen hat, ihr dasjenige Mass von Feuchtigkeit zuzuleiten, welches für ihr gutes Gedeihen erforderlich ist, sind Missernten geradezu ausgeschlossen. Allerdings verursacht die Bewässerung einige Mühe und kostet die Anpflanzung mehr Arbeit als in den Pampas, wo z. B. der Weizen von der Saat bis zur Ernte seinem Schicksal überlassen wird. Dafür kann der Kolonist in Chubut auf eine gute Ernte rechnen, während der Landwirt in den Pampas, sei es wegen zu viel oder unzeitigem Regen oder wegen zu grosser Trockenheit, beinahe ebensoviele totale Missernten wie gute und vielleicht zur Hälfte Mittelernten zu verzeichnen hat.

„Solche Missernten sind auch mitunter in den Provinzen Santa Fé und Buenos Aires zu verzeichnen; der Weizen steht bis zur Blüte ausgezeichnet, fällt dann ein Regen und wird es nachher sehr warm, so ist der Weizen in ein paar Tagen reif, das Korn bleibt unvollkommen und der Landwirt steht vor einer Missernte. — Dieser Missstand ist im Rio Negro-Tal nicht zu befürchten. Der Weizen kann sich dort vollkommen entwickeln und ist, wie mir der Müller von Cármen de Patagones versichert hat, ebenso gut, wenn nicht besser als der von Chubut. Ich habe auf der letzten Reise an verschiedenen Orten des Tales Weizen untersucht, der ohne Bewässerung gebaut worden war, und habe ihn in der Nähe von Fuerte Roca ebenso schön und gut gefunden wie bei Cármen de Patagones.

„Bei künstlicher Bewässerung dürften im Rio Negro-Tale auch solche Feldfrüchte gedeihen, die in den Pampas nicht gut fortkommen, weil die Zusammensetzung des Bodens eine ganz verschiedene ist von der der Pampas. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass mit Erfolg Reis gepflanzt werden könnte, wenigstens hat die Bodenbeschaffenheit in vielen Beziehungen Aehnlichkeit mit derjenigen des unteren Nil-Tales. Wenn das Klima auch weniger warm ist, so wird ja bekanntlich auch in Italien noch mit Erfolg Reis gepflanzt in Gegenden, die noch ein kälteres Klima haben als das Rio Negro-Tal. Sicher ist, dass alle Obstarten hier ausgezeichnet gedeihen. Wir waren geradezu erstaunt über das schmackhafte Obst, das wir zu kosten bekamen; freilich waren wir nicht verwöhnt, weil das Obst, welches in den Pampas kultiviert wird, etwas fade schmeckt.

„Die ganze Länge des Tales von da, wo sich der Neuquen und Limay zum Rio Negro vereinigen, bis zu seiner Mündung ins Meer beträgt annähernd 700 km, die durchschnittliche Breite wird nicht unter 10 km sein. Somit kann der Flächeninhalt des Tales etwa 7000 Quadrat-Kilometer betragen. Soll nun auch auf das Flussbett, an Lagunen und sonst für den Ackerbau ungeeignetem Land beinahe ein Drittel abgehen, so glaube ich doch, dass die Fläche, welche durch Bewässerung kulturfähig gemacht werden könnte, nicht unter 5000 Quadrat-Kilometer betragen wird = einer halben Million Hektar.

„Die Hochwasser sind nebst dem Regenmangel, der dieser Gegend eigen ist, für die Landwirtschaft einigermassen in Betracht zu ziehen. Wenn auch grosse Ueberschwemmungen nicht häufig vorkommen und von den jetzigen Bewohnern nicht sehr gefürchtet sind, so dürfen sie doch bei einer Kolonisation des Tales nicht ausser acht gelassen werden, da sie besonders im unteren Teile an den tiefer gelegenen Stellen dem Ackerbau schädlich sein könnten. Bei einer Ueberschwemmung im Jahre 1879 sollen im unteren Teile des Tales nur die höher gelegenen Stellen trocken geblieben sein. Alle Aussagen von solchen, die jahrelang dort wohnen, stimmen jedoch darin überein, dass die Ueberschwemmungen für das Leben der Bewohner nicht gefährlich seien. Ein in Pringles ansässiger Deutscher, der über dreissig Jahre in diesem Tale gelebt und, wie er sagt, selbst Landwirtschaft getrieben und mehrere Ueberschwemmungen durchgemacht hat, schilderte sie mir als ganz ungefährlich, selbst dem Landwirt wenig Schaden verursachend. Es handelt sich hier nicht um ein plötzlich hereinbrechendes Hochwasser, das alles, was in seinem Bereich ist, mit sich fortreisst und auf Wiesen und Aeckern fusshohe Sand- und Kiesschichten zurücklässt, sondern das Wasser ergiesst sich bei hohem Wasserstande des Flusses an niederen Stellen des Ufers in die Talebene und setzt die niederen Stellen allmählich unter Wasser, ohne weitere Verheerungen anzurichten. Seine Habe könnte der Landwirt sichern, indem er seine Wohnung und die Wirtschaftsgebäude etwas erhöht, überhaupt so anlegte, dass ihnen das Wasser, welches ja stets nur wenige Fuss hoch steigt, nicht schaden könnte. Im Inselgebiet des Paraná, wo sich bekanntlich im unteren Teile grosse Ortschaften befinden, wie Tigre mit seinen Quintas und Palästen, schützt man sich auch gegen die alljährlichen Ueberschwemmungen durch die Bauart der Häuser und wird Landwirtschaft getrieben, trotzdem das Land oft wochenlang unter Wasser steht. Im Rio Negro-Tal verläuft sich das Wasser schon nach wenigen Tagen. In der Ortschaft Pringles, die sich ganz im Tale befindet, sind gar keine Vorkehrungen gegen Ueberschwemmungen getroffen. Die Häuser bestehen aus ungebrannten Back-

steinen; sie sind zu ebener Erde gebaut und der festgestampfte Talboden bildet meist den Fussboden der Zimmer. Wenn das Wasser hier längere Zeit stehen bliebe, müssten sich die ungebrannten Backsteine auflösen und die Häuser zusammenstürzen. (Das haben sie später denn auch getan.)

„Von verschiedenen Seiten wurde mir versichert, dass die Ueberschwemmungen durch Verbauen einiger Stellen des Flussufers leicht ganz verhütet werden könnten, da der Fluss nicht wie der Paraná bei hohem Wasserstande überall über die Ufer tritt, sondern nur an Mündungen alter Flussarme (‚zanjones'), deren Bett streckenweise ganz ausgefüllt ist und die keinen Abfluss in den Hauptstrom mehr haben. Ich selbst habe nach allem, was ich über die Ueberschwemmungen in Erfahrung bringen konnte, den Eindruck erhalten, dass diese keine allzu schwierigen Hindernisse für die Kolonisation bieten

„Wenn das Rio Negro-Tal kolonisiert werden sollte, so bin ich überzeugt, dass die Kolonisation sich in kurzem auch über die Gegenden am Limay und um den Nahuel-Huapi-See erstrecken wird, um so mehr, als das Klima sehr gesund und besonders für die germanische Einwanderung passend ist. Der Germane mit seiner Tatkraft und Ausdauer würde hier bald der schönen Gegend die freundlichen Ansiedelungen, Dörfer und Städte schaffen, die ihr heute fehlen, und Tausende von Familien, die sich heute auf ihren verschuldeten Bauerngütern abquälen, ohne jegliche Aussicht, ihren Nachkommen ein schuldenfreies Heim hinterlassen zu können, könnten hier durch Fleiss und Ausdauer in verhältnismässig kurzer Zeit zu einem solchen gelangen. Man frägt sich unwillkürlich, wie sich Kolonisations-Unternehmer für Brasilien, Paraguay und andere Länder mit tropischem Klima begeistern können, während hier eine so schöne Gegend mit vorzüglicher Bodenbeschaffenheit und gesundem Klima so ganz vergessen liegt."

Soweit Herr Dr. Santiago Roth. Mit dessen Auslassungen schliesse ich die Urteile sachverständiger Männer über das mir gestellte Thema ab. Es ist eine etwas trockene Materie gewesen, aber zum Verständnis der Verhältnisse war es unerlässlich, dem Leser auch noch andere Urteile als meine eigenen zum Vergleiche anzuführen.

* * *

Damit wäre ich eigentlich am Schlusse meines Berichtes, aber noch nicht meiner Reise-Erlebnisse angelangt. Dieselben sind insofern noch erwähnenswert, als die Rückreise per Galera von Patagones bis Bahia Blanca zu dem Scheusslichsten gehört, was ich je im hiesigen Lande mitgemacht.

Mit Wehmut nahm ich Abschied von den erfrischenden Flussbädern, von den grünen Inseln und von dem Chocolin. Am 8. Dezember, schon morgens um halb drei, mussten die Passagiere im Posthof unweit der Plaza antreten. Da am Sonntag Wahlen stattgefunden, so waren einige Macher, worunter der Deputierte Sicardi, nach Patagones gekommen, um die Wahl zugunsten ihrer Partei zu beeinflussen. Diese Herren kehrten nun alle wieder zurück. Es stellte sich heraus, dass zur Beförderung sämtlicher Mannschaft und Gepäcks ausser der eigentlichen Galera noch drei Wagen eingestellt werden mussten. Die Postwagen der Unternehmung Mora & Cia. sind grösser und bequemer eingerichtet als diejenigen von Vallée. In die Galera wurden Frauen und Kinder, sowie die Postsäcke verpackt; wir übrigen erhielten unsere Sitze auf der „berlina" der beiden übrigen Karren angewiesen. Diese besassen absolut keine Vorrichtung zum Schutz gegen die brennende Sonne. Unser Handgepäck wurde ebenfalls vorn aufgeladen und diente als Sitz. Neben dem Kutscher sassen Pickenpak sowie ein beurlaubter Korporal; neben mir rechts ein mit einer Büchse bewaffneter Zahlmeister der Marine und links ein Kampmann mit roten Bartstoppeln, blatternarbigem Gesicht und einer Baskenmütze, aus dessen Nationalität wir nicht klug werden konnten. Zwischen Kutscherbock und Vordersitz wurden noch zwei Soldaten plaziert und oben auf den Koffern und Kisten — unser Karren schleppte mindestens zwei Tonnen Ladung — kauerten zwei Peone, die mit ihren schmutzigen Stiefeln immer zwischen unsern Köpfen umherbaumelten. Also im ganzen zehn Mann! Mit der Federung des Wagens war es nicht eben besonders bestellt. Wir bekamen gleich einen Vorgeschmack davon, als wir die Stadt verlassen und in die steinige „travesia" eingelenkt hatten. Das holperte und stolperte, dass wir uns gegenseitig hielten, um nicht herunterzufliegen. Der Kutscher lachte über unsere Aengstlichkeit und bemerkte, es sei auf dieser Linie Sitte, dass derjenige, der zuerst herunterfällt, eine Flasche Kognak zum Besten geben müsse, wer seinen Hut verliert, eine Runde, wer Arm oder Bein bricht, wird von einer Strafe dispensiert! Nette Verhältnisse!

Bei der ersten „posta" schon stellte sich heraus, dass nicht genügend Pferdematerial für alle vier Karren vorhanden war. Uns schwante nichts Gutes. Der Kutscher beruhigte uns jedoch mit der Mahnung, wenn wir tüchtig mithälfen, so würde es schon gehen. Den dunkeln Sinn dieser Rede sollten wir sehr bald kennen lernen, denn bei der ersten steilen Auffahrt rief er uns zu: „ahora griten!" (Jetzt schreit, was ihr könnt!) Im Chor brachen wir in ein ohrbetäubendes Indianergeheul aus, in einem gewissen Rhythmus, den uns der Rosselenker vorsang — und siehe da, die erschöpften Pferde, wohl in der

Meinung, ein Schwarm Indianer sei hinter ihnen her, zogen frisch an und rupps! waren wir auf der Höhe. Diese Szene wiederholte sich nun fast alle Viertelstunden; um Mittag schon hatten wir uns völlig heiser geschrien.

Die Galera fuhr voraus und liess uns grossmütig den von ihr aufwirbelten Staub schlucken. Plötzlich hielt sie an und als Grund stellte sich heraus, dass ein „cuarteador" (Vorreiter) vom Pferd gefallen und überfahren worden war. Der arme Teufel wurde aufgehoben, mit Ponchos umwickelt und auf den Fussboden der Galera gelegt, bis zur nächsten „posta", wo er in einem Rancho niedergelegt und der Pflege einiger „chinas" (eingeborene Weiber) überantwortet wurde.

Unser Korporal, der sehr unternehmungslustig war, hatte sich von dem Zahlmeister die Flinte gepumpt und wollte von seinem Sitz aus auf Guanacos schiessen; als jedoch keine solchen in unserm Gesichtskreis auftauchten, nahm er auch mit einem Stinktier vorlieb, das er denn auch im dritten Schuss erlegte. Dabei ging er aber mit der Waffe so leichtsinnig um, dass wir fast unser Leben riskierten. Daher nahm ihm der Eigentümer in einem Augenblick, als er in eifrigem Gespräch mit dem Kutscher eben eine Wette einging, dass er ein Guanaco auf den ersten Schuss treffen werde, die Patrone aus dem Lauf. Es dauerte nicht lange, so kreuzte ein solches Tier ahnungslos unsern Weg. Der Wagen hielt, der eifrige Jäger sprang herunter und zielte auf das Guanaco. Wir riefen ihm alle zu, er würde es doch nicht treffen; wütend entgegnete er, wir sollten ihm nicht durch unser Geschrei das Wild verscheuchen. Endlich kam er zum Schuss; als derselbe nicht losging, sah er nach, wo wohl der Fehler stecken möge und da merkte er denn den Streich; da wir aber alle unbändig lachten, so machte er gute Miene zum bösen Spiel und lachte mit.

Ortschaften werden unterwegs nicht berührt; man findet wohl auf der Karte Stationen verzeichnet, wie Fortin Conciliacion, Fortin Primeros und Segundos Pozos; aber es sind nichts weiter als zwei oder drei Ranchos. Bei der letztgenannten „posta" standen zwei sonntäglich geputzte Chinas und eine davon wünschte mitzufahren. Lange Unterhandlung. Der Galeraführer sagte, es sei kein Platz mehr. Da nun unser abenteuerlustiger Korporal vermutete, die jüngere und hübschere der beiden wolle mitfahren, so schrie er aus Leibeskräften: „Hier ist noch ein Platz!" Und siehe da, die — ältere der beiden stieg zu uns herauf und kauerte sich zwischen unsere Knie; nun konnten wir uns gar nicht mehr rühren. Das allgemeine Stillschweigen, das dieser Enttäuschung folgte, war unserer Verblüffung angemessen; schliesslich löste ich den Bann mit der Frage an die Frau, ob sie englisch spreche. „No, Señor!" antwortete sie zögernd. „Nun, wir auch

nicht!" Unter schallendem Gelächter ward dann die allgemeine Harmonie wieder hergestellt.

Es war Mitternacht, als wir bei der Fähre von Fortin Mercedes ankamen und über den Rio Colorado gesetzt wurden. Nach etwa halbstündigem Marsch durch fusshohen Sand kamen wir zu einem grossen Geschäftshaus, woselbst ein gutes Essen für uns bereit stand und wir Nachtquartier beziehen konnten. Es war zwar kaum der Mühe wert, denn schon um hab fünf Uhr ging's wieder los. Schon des Morgens herrschte eine schwüle, drückende Hitze, die ein Gewitter ankündigte. Dasselbe kam denn auch so gegen 4 Uhr nachmittags zum Ausbruch, als wir gerade mitten in einem „salitral" uns befanden. Alsbald erweichte sich der Boden derartig, das man nur mit der grössten Anstrengung an den Rand der Salpeterniederung gelangen konnte; dort fanden wir die vorausgefahrene Galera, deren Rad sich erhitzt hatte und gegen ein solches von unserm Karren vertauscht werden musste. Aufenthalt drei Stunden bei schleusenartigem Regen. Es war stockfinster, als wir uns endlich wieder in Bewegung setzten. Wir befanden uns noch etwa 5 Leguas von Bahia Blanca, unweit der Ortschaft Cuatreros. In der Nacht unsern Bestimmungsort zu erreichen, wo alles unter Wasser stand und der Weg nicht mehr kenntlich war, war unmöglich; wir mussten daher froh sein, als wir mit Angst und Krach zu einem kleinen „boliche" gelangten, wo wir mit schlechten Schnäpsen wenigstens unsern inneren Menschen einigermassen erwärmen konnten. Zu essen gab es nichts und auch für Schlafgelegenheit für zwanzig Mann war das Haus nicht eingerichtet. Erst gegen 8 Uhr morgens liess der Regen nach und wir setzten uns wieder in Marsch; um 11 Uhr mittags langten wir endlich in bejammernswertem Zustande in der Stadt der Weissen Bucht an — und hier endet meine Geschichte.

Schlusswort.

Die vorstehenden Schilderungen machen nicht Anspruch darauf, als literarisches Erzeugnis zu gelten; aber ebensowenig möchte ich sie als einfache Reisebeschreibung angesehen wissen, die weiter keinen Zweck verfolgt, als den, für den Leser eine Unterhaltungslektüre zu sein. Die Grundidee meiner Reise war die, den Süden aus eigener Anschauung kennen zu lernen, nachdem ich erkannt hatte, dass unter der deutschsprechenden Bevölkerung Argentiniens viel Interesse für denselben vorhanden und dessen Kolonisation angestrebt wird.

Wenn ich schliesslich, als praktisches Resultat meiner Studienreise, für die Kolonisationsfähigkeit einzelner Strecken im Rio Negro-Tal plaidiere, so tue ich das mit dem Wunsche, dieses Land der Zukunft der germanischen Kolonisation zugänglich zu machen. Ich habe in hiesiger Stadt von Leuten, die mit den Kampverhältnissen wenig vertraut sind, schon oft den Vorwurf hören müssen, das „Argentinische Wochenblatt" verführe die armen Ankömmlinge, ihre Existenz in dem wilden, rauhen Kamp zu suchen; man solle doch die Leute lieber drüben lassen, als ihnen das harte Los, das in neuen Ländern dem Pionier beschieden, als ein verlockendes Ziel vor Augen zu führen. Nun, ich habe bisher auf meinen vielen Reisen und auch auf dieser, die Beobachtung zu machen Gelegenheit gehabt, dass gar viele von diesen „armen, verführten Landsleuten" meilenweit geritten sind, um mich zu begrüssen und sich's etwas haben kosten lassen, mich zu bewirten, wohl der beste Beweis, dass die „Verführung" zum Guten ausgeschlagen hat. So hoffe ich auch, dermaleinst am Rio Negro und Neuquen, wenn meine Anregungen die nötige Unterstützung finden und sich meine Kolonisationspläne verwirklichen, nicht gesteinigt zu werden, wenn ich den neuen Kolonien einen Besuch abstatte.





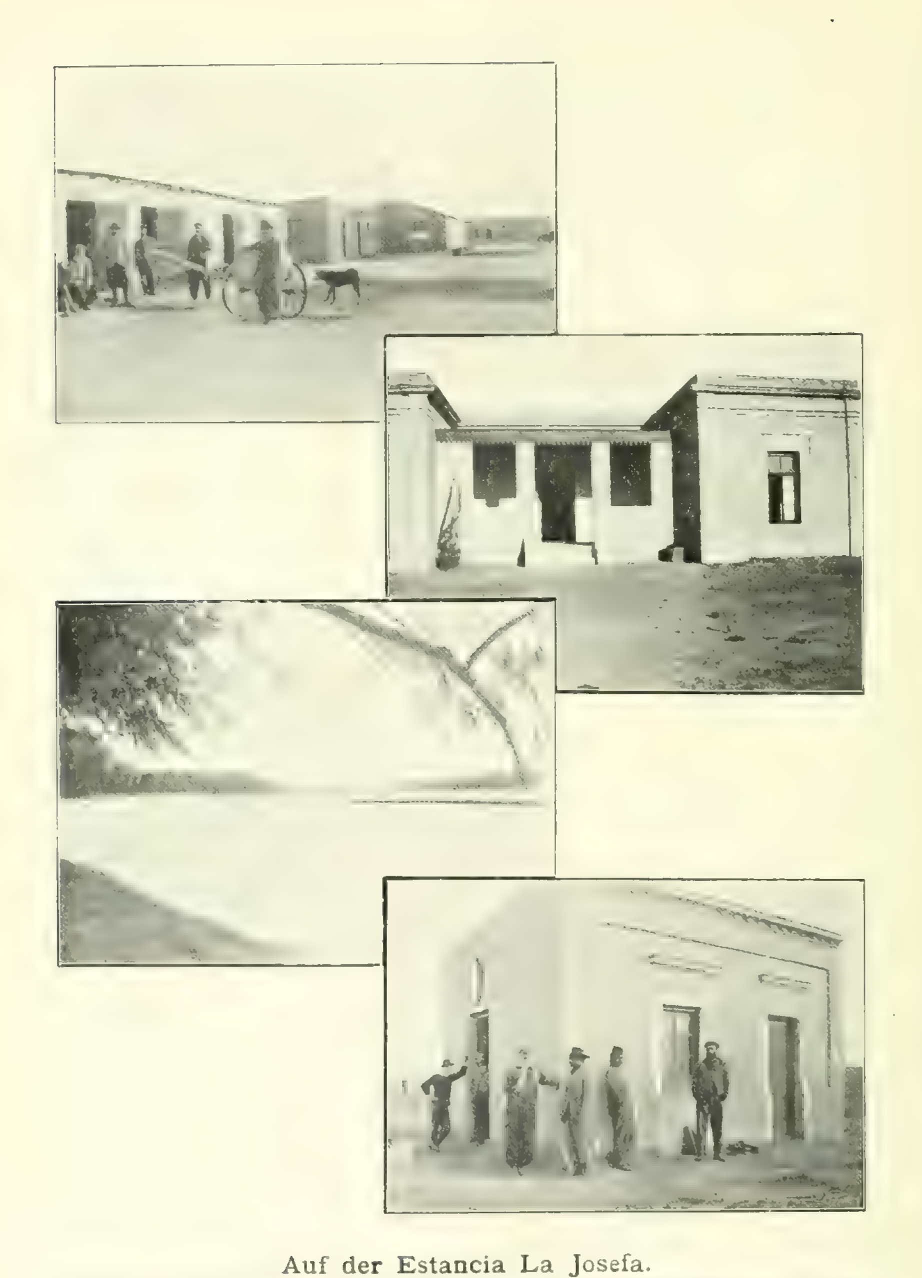
Der „Capataz" (Aufseher)
in Tres Bonetes.



Hans, Sohn des Verfassers, Begleiter auf der zweiten Reise und Erfinder der Bezeichnung „Südgrind".



Landschaft am Neuquen, unweit der Brücke.



Auf der Estancia La Josefa.

Schmiede und Schuppen. — Herrschaftshaus. — Der Rio Negro gegenüber La Josefa. Post- und Telegraphenamt.

Zweiter Teil.

Neun Jahre später

Zweite und dritte Reise

nach dem

Rio Negro

April-Mai und Juli-August 1906

Herrn Dr. Emil Frers,

Argentiniens erstem Minister für Landwirtschaft,

in freundschaftlicher Wertschätzung zugeeignet.

I.

Allgemeine Betrachtungen und Eindrücke.

In den letzten Monaten ist das Interesse für den Süden und Westen bei der hiesigen ackerbautreibenden Bevölkerung sowohl als seitens neu angekommener europäischer Einwanderer stark in den Vordergrund getreten. Es kamen Experten-Kommissionen an, die sich das sagenhafte Rio Negro-Tal ansehen wollten. Ich gebrauche den Ausdruck „sagenhaft", weil diese Leute nur vom Hörensagen sich in den Kopf gesetzt hatten, diese Gegenden zu kolonisieren; gelesen hatten sie darüber nichts, denn es existiert in deutscher Sprache nichts anderes über den Rio Negro, als das im Jahre 1885 erschienene Buch von Dr. Chr. Heuser und mein vorstehend abgedruckter Reisebericht vom Jahre 1897; beide Bücher sind total vergriffen. Diese Leute gingen denn auch leider nicht mit genügend sachkundiger Führung, ohne Kenntnis der Sprache und vor allem ohne die bei derartigen Expeditionen unerlässliche Geduld planlos nach dem Süden ab und kamen mit sehr geteilten Meinungen, im Durchschnitt mit ungünstigen Eindrücken wieder zurück.

Dieser Umstand nun und der Trieb, nach neun Jahren mir die inzwischen erzielten Fortschritte anzusehen und sodann das Gesehene und Erlebte in Buchform zusammenzufassen, um Interessenten einige verwendbare Daten an die Hand zu geben, veranlassten mich, in der Karwoche mich bis zur Stadt Neuquen zu verfügen, mit der Absicht, von dort aus stromabwärts die beidseitigen Ufer nach ihrem Wert für Ackerbau zu untersuchen und soviel Informationen einzuziehen wie möglich. Leider kam ich auf dieser Tour nur bis nach Choële-Choël, Genoveva und Josefa; die Verkehrsschwierigkeiten und der unverhältnismässige Zeitverlust, um von dort aus Cármen de Patagones zu er-

6*

reichen, waren derart, dass ich es vorzog, nach Buenos Aires zurückzukehren und den zweiten Teil meines Reiseprogramms auf gelegenere Zeit zu verschieben. Das grosse Interesse nun, welches für die am 17. und 18. August stattfindende Versteigerung von Fiskal-Ländereien zwischen Rio Negro und San Antonio zutage trat, veranlasste mich, sofort, nachdem das Landamt den einschlägigen Plan veröffentlicht hatte, zur Ausführung meines Vorhabens zu schreiten. Ich hatte dabei das Glück, in den Herren Bernhard Brinkmann und Oskar Schauffler zwei mit den Landesverhältnissen und besonders mit den Kampangelegenheiten durchaus vertraute Reisebegleiter zu finden, so dass ich Gelegenheit fand, über alles, was ich noch nicht selbst wusste, mich sachgemäss zu unterrichten.

Im grossen ganzen geht meine Ansicht, wie ich schon oben dargelegt habe, dahin, dass das Rio Negro-Tal nur in den Händen einer kapitalkräftigen Kolonisationsgesellschaft günstige Resultate zu erzielen vermag. Für den einzelnen sind die Schwierigkeiten aller Art zu gross. Man hat in letzter Zeit vielfach die Behauptung aufgestellt, die in grösserer Zahl eingewanderten Finnen hätten sich nach dem Rio Negro, nicht nach den Misiones wenden sollen. Diese Ansicht kann nur mit Bezug auf die klimatischen Verhältnisse unterstützt werden, im übrigen hätten sich die Finnen genau vor dieselben oder noch grössere Schwierigkeiten gestellt gefunden, wie es in Misiones der Fall war: es fehlt eben an all und jeder Organisation, jeder Vorbereitung, um einem neuen Einwanderer den Weg zu zeigen und ihm Mut und Vertrauen einzuflössen.

Von Neuquen aus inspizierte ich die Ländereien auf dem linken Ufer des Neuquen, die einzig für Ackerbau in Betracht fallen, um so mehr, als sie leicht kanalisierbar sind, wie verschiedene eben im Anbau begriffene Versuche beweisen. Diese Versuche können natürlich nur einen provisorischen Charakter haben, so lange nicht die Regulierungsarbeiten bei den Ausmündungen der Seen, die den Limay und Neuquen speisen, in Angriff genommen resp. vollendet sind, und aus diesem Grunde muss, angesichts der Ueberschwemmungsgefahr, von einer Kolonisierung der so schönen und fruchtbaren Ländereien im Tale des Neuquen selbst vorläufig Abstand genommen werden. Leider sind diese wirklich ausgezeichneten Landstriche bereits in festen Händen und haben einen hohen Preis. Parzelliert ist das Land noch nicht und es kann auch noch nicht in kleinere Lose abgeteilt werden, denn die Vermessung muss sich nach der Lage der Kanäle richten und danach trachten, dass jeder Ansiedler seinen Anteil an der Bewässerung bekommt. Die Kanäle hinwiederum sind auf die Fertigstellung der Flussregulierungsarbeiten angewiesen! Die Besitzer tun nichts für Kolo-

nisation; sie beschränken sich auf die Anlage von Kleefeldern für Fettmachung und zur Erholung des Viehes, das von hier aus nach Chile getrieben wird, sogenannten „invernadas", und warten ruhig ab, bis die Inangriffnahme der Flussregulierung ihren Ländereien einen fabelhaften Wert verleihen wird. Schon jetzt wird es schwer halten, Land unter 40 Pesos per h zu erwerben, aber in wenigen Jahren wird es für 200 Pesos kaum mehr erhältlich sein. Es wäre also trotz der scheinbar masslosen Forderungen der heutigen Landbesitzer immer noch ein gutes Geschäft, sich etwa 20 bis 30 Leguas in dieser Zone und zu dieser Preislage zu sichern.

Die Anpflanzung von Alfalfafeldern in dieser Zone hat zur Genüge die ausserordentliche Fruchtbarkeit des Bodens dargelegt, erzielt man doch mit Alfalfa durchschnittlich 7, ausnahmsweise sogar 9 Schnitte per Jahr und gleichzeitig die höchsten Notierungen am Fruchtmarkt in Buenos Aires, wo der Rio Negro-Klee als der beste geschätzt und dank einem günstigen Frachttarif der Südbahn mit Vorteil für den Anbauer lieferbar ist.

Von hier aus nach Südosten gelangt man nach der vielverschrienen Staatskolonie Roca. Diese Ländereien, einmal unter ein vernünftiges Bewässerungssystem gebracht, übertreffen an Fruchtbarkeit die Po-Ebene bei weitem. Der erste Eindruck des mit Staub bedeckten Buschwerks ist freilich kein ermutigender, die schönen Kleefelder belehren aber bald, was der Boden zu leisten vermag. Diese Ländereien sind schachbrettartig, ohne Rücksichtnahme auf den Lauf des bereits bestehenden, aber verlotterten Kanals, parzelliert und teilweise in Privatbesitz. Viele Landlose sind von den Besitzern verlassen oder wegen Nichterfüllung der eingegangenen Verpflichtungen dem Landamt gegenüber als verfallen erklärt worden.

In der Ebene, am Rio Negro selbst, unweit der Station Chimpay, liegt der prächtige Landsitz des kürzlich verstorbenen Obersten Belisle, dessen Gärten Zeugnis von der ganz staunenerregenden Fruchtbarkeit des Erdreichs ablegen. Neben dem Olivenbaum wachsen hier Baumwolle, Reis, Aepfel-, Birnen- und alle Fruchtbäume der gemässigten Zone, in ganz besonders vorzüglicher Qualität die Weinrebe, Erdbeeren usw. Dieser Besitz ist verkäuflich und wäre als strategischer Punkt wohl der Mühe wert, besichtigt und in Betracht gezogen zu werden. Der Rio hat hier nämlich bei beidseitig hohen Barrancas seine schmalste Stelle und kann hier am bequemsten überbrückt werden. Die Estancia umfasst 7 Leguas, ist eingezäunt und in Einzelbetriebe eingeteilt, mit grossen Kleefeldern, Rassenviehzucht, 8 ha Gartenanlagen, vielen Gebäulichkeiten usw. und nach dem Urteil von

ortsansässigen Kennern wird der Wert mit 125 000 Pesos die Legua nicht zu hoch gegriffen sein.

Von Chimpay an verbreitert sich das Flusstal bedeutend. Im Süden tritt die bisher hart ans Ufer hingleitende hohe Böschung bedeutend zurück und verflacht im Norden desgleichen. Das in der Talsohle liegende, Ueberschwemmungen ausgesetzte Land weist hie und da Salpetertümpel auf und wird vorläufig nur zur Schafzucht ausgebeutet, ist jedoch überall alambriert und in festen Händen. Das Vorkommen einer Art hohen Schilfgrases, sogenannten „cortaderas", beweist aber die Fruchtbarkeit des Bodens, wie ich schon früher allgemein zu konstatieren Gelegenheit hatte.

Die fruchtbare Insel Choële-Choël fällt für Kolonisation nicht mehr in Betracht, denn sie ist bereits vollständig besetzt. Dagegen ist das Südufer des Rio Negro, von Chimpay bis Traga-Tragua, auf eine Ausdehnung von etwa 40 Leguas und 3—4 Leguas Tiefe, von einer verblüffend fruchtbaren Bodenbeschaffenheit und für Kolonisation sehr geeignet. Der Fluss macht hier sehr viele Krümmungen und hat ein Gefäll von etwa ¾ m per km Kanalanlagen sind leicht durchzuführen; sie werden aber nicht unternommen, bis man die Arbeiten im Oberlauf des Flusses fertiggestellt hat, denn eine Ueberschwemmung würde diese kleineren Bewässerungs-Kanäle sofort versanden. Auch eine Parzellierung ist nicht durchgeführt, indem hier das System des Schachbretts verlassen und darauf Bedacht genommen werden muss, jeden Ansiedler der Bewässerung teilhaftig werden zu lassen. In dieser Lage sind etwa 30 Quadrat-Leguas käuflich, doch schwerlich unter 30 Pesos per h. Der Boden eignet sich in ganz hervorragender Weise zum Weinbau. Ich habe Proben davon gesehen.

Es ist viel die Rede vom Bau einer Bahn nach dem Hafen von San Antonio, etwa 200 km südlich von Choële-Choël-Südufer. Die Ausführung dieses Projekts würde dieser Zone einen ganz enormen Aufschwung bringen. Eine englische Viehzucht-Gesellschaft hat im Süden des Territoriums etwa 200 Quadrat-Leguas Regierungsland nach vorheriger sorgfältiger Auswahl in acht verschiedenen Komplexen erworben. Sie besitzt 60 grosse Karreten, welche die Wolle und Häute usw. auf gut gangbaren Wegen nach San Antonio verbringen. In der Nähe dieser Ländereien gibt es noch gutes Fiskalland zu den gesetzlich festgesetzten Preisen, jedoch kostet die Reise dahin ein schönes Stück Geld.

Die „travesia" zwischen Viedma und San Antonio ist heute als ein überwundener Standpunkt zu betrachten, denn alle drei bis vier Leguas haben Bohrungen in verhältnismässig geringer Tiefe gutes Trinkwasser ergeben.

Auch die als gänzlich untauglich bezeichnete Kolonie Valcheta ergibt unerwartete Resultate; kurz, man darf sich durch das unwirtliche, staubbedeckte Aussehen dieser Gegenden nicht irreführen lassen.

Weiter flussabwärts finden wir die beiden verunglückten Staatskolonien Conesa und Frias, die erstere auf dem Süd-, die andere am Nordufer gelegen. Verunglückt sind diese Kolonien nicht etwa wegen mangelhafter Bodenbeschaffenheit — denn das Land ist teilweise ausgezeichnet — sondern weil die zur Kolonisation herangezogenen Elemente nichts taugten und die wenige Energie dieser Leute noch durch die gänzliche Weltabgeschiedenheit und verkehrte Massregeln der Behörden vollends lahmgelegt wurde. Ein Beweis, dass es bei sachverständiger Bearbeitung möglich ist, ertragreiche Ackerwirtschaft zu betreiben, liefert die Anlage der Freiburger Familie Tissot aus Baradero bei Cabeza del Buey, 16 km westlich Conesa gelegen, welche enorme Kleefelder und eine flottgehende Käserei besitzt. Auch der Richter von Conesa hat eine hübsche Quinta eingerichtet. Dort ist der Mittelpunkt, um sich Informationen über die südlich gelegenen Regierungsländereien zu verschaffen. Die eingezogenen Erkundigungen lauteten übereinstimmend durchaus ungünstig.

Ferner ist noch zu bemerken, dass die vom Landamt herausgegebenen Karten durchaus nicht auf Genauigkeit Anspruch machen können.

Einen bedeutend günstigeren Eindruck machen die zwischen den Flüssen Colorado und Negro gelegenen Landstriche an der Küste des Atlantischen Ozeans, auch die in der Cañada Grande gelegenen. Ein ganz besonders guter Boden findet sich auf der Insel Jabali, Eigentum der Familie Mulhall, ferner in den neuen Kolonien Tres Bonetes und Teodoro Serantes, wo Herr Rudolf Lehmann ein wahres Wunderwerk geschaffen hat. Die Mulhalls unternehmen gegenwärtig einen Versuch mit Ackerbau unweit der Estancia des Herrn Schauffler und die bis dahin erzielten Resultate sind sehr vielversprechende.

II.

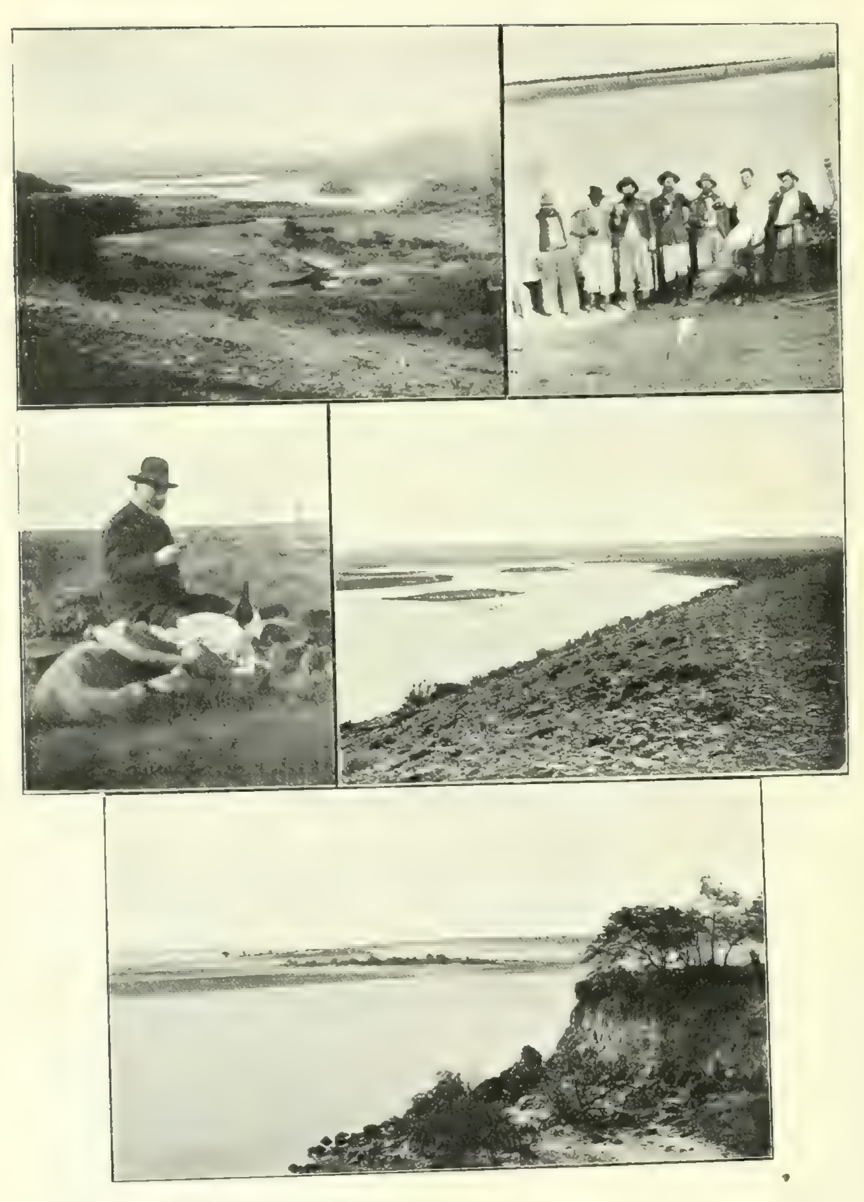
Die Reisebequemlichkeiten von heutzutage. — „Südgrinde". — Kamplatein. — Die Stadt Neuquen. — Ein Forellenschmaus. — Geordneter Rückzug über den Neuquen. — Der berühmte Bewässerungskanal der Kolonie Roca. — Die sogenannte Kolonie Santa Lucinda.

Eine Reise nach dem Rio Negro ist heutzutage ein Kinderspiel, so lange man die Eisenbahn zur Verfügung hat. Zweimal per Woche ist Neuquen mit Buenos Aires verbunden; einmal mit einem durchgehenden Zug, der die Strecke in 25 Stunden zurücklegt. Man fährt am Donnerstag früh weg, mit bequemem Restaurantwaggon, steigt abends in Bahia Blanca in den Schlafwaggon um und befindet sich um 9 Uhr morgens in der Hauptstadt des Neuquen-Territoriums, die, wie fast alle Hauptstädte der Territorien und auch mehrerer Provinzen, zur Bequemlichkeit der Behörden, nicht aber der Anwohner, sich an der Periferie des Landes befindet. Anders gestalten sich indes die Reiseverhältnisse, sobald man den Kulturweg verlassen hat, und da muss ich frei heraus bekennen: eine Reise in diesen Zonen ist entschieden nicht zu den Vergnügungsfahrten zu rechnen, in keiner Jahreszeit, aber im Winter immerhin noch angenehmer als in der Saison der grossen Hitze.

Leider durchfährt man die interessantesten Partien dieser Strecke des Nachts: Chimpay, Chelforó, Chichinales, und wenn man sich dann den Schlaf aus den Augen gerieben hat und in der Morgenfrühe sich ein wenig die Gegend ansehen möchte, verhindern gewöhnlich die grauenhaften Staubwolken des Roca-Tales jeden Ausblick. Dagegen kann man sich an physiognomischen Studien unter den Passagieren ergötzen. Hier beginnt der argentinische Hinterwald, der den Bewohnern sein ganz bestimmtes Gepräge aufdrückt. „Südgrinde" nannte mein jugendlicher Reisgefährte diesen Menschentypus. Das Wort ist „schwyzerdütsch" — Grind bedeutet Kopf — aber viel drastischer und zutreffender als „Südköpfe"; ich werde also bei dieser Bezeichnung bleiben. Bei der spärlichen Bevölkerung dieser Gegenden kennt sich



Bildung einer Insel durch Wurzeln und angeschwemmtes Strauchwerk.



Landschaft am Rio Negro in der Nähe von Choele-Choel. — Estancia-Arbeiter in La Josefa. — Frühstück in der Pampa. — Landschaft oberhalb Cármen de Patagones. — Der Rio Negro bei Viedma.

fast jeder, und wenn nun im Zug ein fremdes Gesicht auftaucht, so ist es das erste Bestreben der Südgrinde, ausfindig zu machen, wess Geistes Kind und woher des Wegs der Fremdling. Zu diesem Zweck wird ein ganz besonderes Verfahren zur Anwendung gebracht. Die Südgrinde sammeln sich in Gruppen um den „neuen“ und fangen an, einander Geschichten in Kamplatein zu erzählen, wobei alle ein recht gläubiges, treuherziges Aussehen zur Schau tragen. Alles wartet mit Spannung auf die erste Frage des Ankömmlings. Ist er, wie es bei mir der Fall war, mit der Gegend, Land und Leuten vertraut, so wird [illegible]h keine Blösse geben und somit sehr rasch das Vertrauen [illegible]ht gutmütigen Leutchen erwerben, was für wertvolle Erkundigungen besonders wichtig ist. Entpuppt er sich dagegen als Vollblut-Gringo, dann kann er Geschichten zu hören bekommen, dass ihm die Haare zu Berge stehen; ich habe im späteren Verlauf meiner Reise davon Beispiele gesehen. In Anbetracht dieser Gebräuche ist es daher nicht ratsam, neue Einwanderer ohne entsprechende landeskundige Bedeckung nach diesen Gegenden zu entsenden.

In Roca, oder wie der offizielle Name lautet: Rio Negro, gesellte sich Herr Gärtner Luis Fischer, Hannoveraner, zu uns, ein Mann, der schon seit mehr als zwanzig Jahren hier ansässig und dessen sachkundige Erläuterungen für uns von grossem Interesse waren. Unter seiner bewährten Leitung lernten wir sehr bald alles Sehenswerte der Stadt Neuquen kennen. Die Ortschaft ist eine Schöpfung ganz neuesten Datums und zählt heute etwa 900 Einwohner. Die Bahnlinie beschreibt nach Ueberschreitung der grossen, 240 m langen Neuquen-Brücke eine grosse Kurve, um einen Höhenzug zu umgehen, der der eigentlichen Stadt vorgelagert ist, welche man somit erst zu Gesicht bekommt, wenn man auf der Station angelangt ist. Die Anlage von Neuquen ist grossartig gedacht — 124 Cuadras figurieren im Stadtplan —, mit Boulevards und Diagonal-Alleen und mehrere Längs-Strassen steigen nach dem auf einer Anhöhe gelegenen Regierungsgebäude in der Mitte der Stadt zu an. Wir beeilten uns, einen der nächsten Hügel zu erklettern, wo uns eine dankbare Aussicht bis zu den Höhenzügen im Süden des Limay die Mühe verlohnte. Das Terrain ist steinig, offenbar ehemals vulkanischer Natur, mit Dornengestrüpp bewachsen und in den Strassen ist der grobkörnige Sand fusstief. Man findet Steine von höchst merkwürdiger Form und Farbe. Mit dem hier sich vorfindenden Steinmaterial lassen sich solide und ansehnliche Gebäude erstellen, und dies ist denn auch geschehen. Ausnahmsweise befindet sich die Bahnstation inmitten der künftigen Stadt.

An hervorragenden Gebäulichkeiten sind ausser dem Gouvernementsgebäude noch hervorzuheben der „palomar“, woselbst Kriegs-

tauben gezüchtet werden und die Kavallerie-Kaserne, die eine kleine Garnison beherbergt. Auf dem offiziellen Stadtplan figuriert auch ein Hafen, doch ist dies vorläufig noch Zukunftsmusik. Immerhin mag bemerkt sein, dass die Südbahn drei kleine Dampfer ägyptischen Systems — hinten durch ein grosses Rad getrieben — dieses Jahr für die Befahrung des Limay in Dienst gestellt hat.

Wir besuchten das grosse, recht elegant gehaltene Hotel des Herrn Casimiro Gomez und frühstückten sodann, nachdem wir noch in der deutschen Apotheke des Herrn Ferruccio Verzegnassi (Wiener) den entsprechenden Magenwärmer eingenommen, im italienischen Restaurant von José Mangiarotti. Es war gerade Karfreitag, also Fasten, und zu unserer höchst angenehmen Ueberraschung bestand das Menu aus Forellen in drei verschiedenen Zubereitungsarten, nebst hochfeinem chilenischen Rotwein in nicht zu knapper Menge. Die Forellen sind im Limay, Neuquen und Rio Negro sehr zahlreich; sie erreichen eine bedeutende Grösse, haben wir doch später ein Exemplar verzehren helfen, das über 5 kg wog. Noch angenehmer waren wir von den billigen Preisen des Herrn Mangiarotti überrascht, denn das opulente Frühstück für drei Mann nebst Kaffee und Kognak kostete bloss 5 Pesos. Das Kilo Forelle kostet im Neuquen 20 Centavos, ist also bedeutend billiger als in Buenos Aires der Puchero. In der Bundeshauptstadt figurieren auch hier und da Rio Negro-Forellen auf den Speisekarten, man sagte uns aber, dass diese Fische den Rio Negro nie gesehen, sondern aus den trüben Wassern des Rio Colorado stammen und bei weitem nicht so wohlschmeckend seien wie die in den kristallklaren Bächen der Kordilleren vorkommenden. Wenn die Südbahn einen Waggon mit Wassertank oder Eisfütterung einstellte, so wäre es möglich, Forellen aus dem Rio Negro nach den Märkten von Buenos Aires zu liefern.

Nun wollten wir uns aber auch bei dem prächtigen Wetter, das unsere Reise begünstigte, die weitere Umgebung von Neuquen, die beiden Flusstäler, die Senkung von Vidal und vor allem die interessante Mündung des berüchtigten Rocakanals ansehen, und zu diesem Zweck engagierten wir bei einem russischen Juden, der ein Almacen betreibt, einen Wagen zu dem anständigen Preis von 15 Pesos. Der Wagen sollte uns um ½12 Uhr im Restaurant abholen; wir waren sprungbereit, aber kein Wagen erschien. Es wurde 12, es wurde 1, es wurde fast 2 Uhr, immer noch liess sich nichts blicken. Auf mehrfache Anfragen kam stets der Bescheid, man sei am Anspannen. Schliesslich verloren wir die Geduld und verfügten uns alle drei nach dem Almacen dieses illustren Geschäftsmannes. In der Tat sahen wir im Hof einen Bäckerkarren, vor den zwei „mancarrones" (alte Klepper) angespannt waren; aber nun kam der Biedermann mit der Forderung hervor, wir

müssten für das Uebersetzen auf der Fähre noch extra 3 Pesos bezahlen. Nachdem er uns schon etwa 3 Stunden lang zum Narren gehalten und Zeit verlieren gemacht, war uns diese Zumutung denn doch zu stark und wir schickten den schäbigen Juden nicht gerade höflich zu allen Teufeln, nachdem Fischer mir gesagt hatte, es werde in der Station Parada (km 1190) schon ein Wagen aufzutreiben sein. Nun hiess es aber, zu Fuss die 7½ km bis dorthin zurücklegen, denn ein anderer Wagen wäre in Neuquen um diese Stunde wohl kaum aufzutreiben gewesen. Wir verfügten uns also nach der Station und beluden uns, wie richtige „lincheros" (Landarbeiter, die ihre ganzen Habseligkeiten in einem Bündel mit sich schleppen), jeder mit einem Gepäckstück, für alle Fälle, denn hier ist auf die Zuverlässigkeit der Leute, wie wir aus obigem Beispiel zu erfahren Gelegenheit gehabt, nicht allzu stark zu zählen.

Es war ein heisser Tag und im Schweisse unseres Angesichts ging der Marsch auf der Bahnlinie los.

Das beschwerlichste war der Uebergang über die Brücke, die nur für Eisenbahnverkehr eingerichtet ist. Zwischen den Schienen sind eiserne Planken gelegt, die aber an mehreren Stellen schon stark verrostet sind, so dass ein Durchbrechen nicht zu den Unmöglichkeiten gehört. Darunter der reissende Strom, der mit Getöse an die Pfeiler anstürmt; kein Geländer — so mussten wir auf dem schmalen Pfad einherschreiten, unter dem unheimlichen Geknirsch der Eisenplatten, die wie Pauken unter unsern Schritten — prumm, prumm, prumm — erklirrten. Wir wischten uns den Schweiss von der Stirn, als wir glücklich auf der andern Seite waren und verzichteten auf die Ueberschreitung der noch folgenden kleineren Brücken („alcantarrillos") indem wir es vorzogen, die Bachrinnen zu durchwaten. Bei dieser Gelegenheit konnten wir denn auch die famose „bocatoma" (Einmündung) des Roca-Kanals trockenen Fusses durchqueren, wodurch wir uns von der Berechtigung der Klagen der Ansiedler über die Untauglichkeit dieser kostspieligen Anlage überzeugen konnten.

Es war bald 4 Uhr, als wir im Hotel der Station Parada anlangten und mit einigen Flaschen Bahia-Blanca-Biers unsere Lebensgeister wieder neu anregten. Fischer machte sich alsbald auf, einen Wagen zu suchen; er fand auch einen gefälligen Italiener, Herrn Salvador Salvadé, der uns für einen billigen Preis bis Sonnenuntergang herumführte und uns dabei alles erklärte. Er ist ebenfalls ein alter Kolonist von Roca, von Beruf Schmied und Wagenbauer. Vor zwei Jahren siedelte er sich hier an, grub einen Brunnen und schuf einen Garten, der uns einen Begriff von der wahrhaft wunderbaren Bodenbeschaffenheit gab. Zweijährige Weinstöcke, aus kleinen Stecklingen gezogen, waren

über 2 m hoch und hatten dieses Jahr bereits Trauben von üppiger Qualität gegeben. Der Gemüsegarten erregte sogar Fischers Neid. Natürlich waren alle diese Resultate durch Bewässerung des sandigen Erdreichs erzielt.

Unser Weg führte uns durch die Besitzung des Obersten Fernandez Oro, genannt Kolonie Santa Lucinda. Hier ist ein Bewässerungskanal gegraben, der bedeutend besser funktioniert als derjenige von Roca, und es werden in grossem Stil Kleefelder angelegt, deren Ergebnisse sozusagen unglaubliche sind. Indes ist das Besitztum nicht parzelliert und für den kleinen Mann ist hier vorläufig noch nichts zu holen. Unsere Absicht war, wenigstens von weitem die sogenannte Cuenca Vidal zu sehen, aber die Sonne ging zur Neige und wir mussten also zurück. Unterwegs begegneten wir einem staubbedeckten Reitersmann, der wie elektrisiert sein Pferd anhielt und verwundert ausrief: „Was treiben denn Sie in dieser Gegend, Herr Alemann?“ Es war Herr Busse, der am Mittellauf des Neuquen ein grösseres Stück Land sein eigen nennt; er gab uns ein Rendezvous im Hotel.

Dort fand sich denn am Abend eine Gesellschaft von nicht weniger als sieben Deutschsprechenden zusammen, ein in dieser Gegend noch nie dagewesenes Ereignis: Herr Nilsson und Frau, Mayordomo der Estancia des Herrn Rosauer, Herr Stein, Herr Busse und wir drei, bis der Pfiff der Lokomotive uns gegen 10 Uhr trennte und wir die Rückreise nach Choële-Choël antraten. Der Chocolin (Landwein) aus Fischers Quinta, der zum Abendessen verzapft wurde, schmeckte uns wunderbar.

III.

Die Cuenca de Vidal und ihre Bedeutung als Wasserreservoir. — Was die Gelehrten darüber sagen. — Nachlässigkeit der Staatsverwaltung. — Eine unangenehme Reise. — Die Stadt der ferne rauschenden Wasser. — Die Estancias „La Genoveva“ und „La Josefa“.

La Parada hatte in der letzten Zeit zahlreichen Besuch von Ingenieuren, welche teils Studien für Flussregulierungsarbeiten, teils Eisenbahnstudien unternahmen, oder gar gehmeinisvolle Gold- und Kohlen-Minen im oberen Neuquengebiet ausforschten. Das Hotel war wochenlang überfüllt. Was Wunder, dass diese Besuche immer noch das Gesprächstema bildeten und Stoff zu den ausschweifendsten Vermutungen abgaben. Im Vordergrund des Interesses standen die demnächst in Angriff zu nehmenden Arbeiten in der sogenannten Cuenca de Vidal. Es ist dies eine Talmulde etwa 25 km nördlich von der Confluencia gelegen, gross genug, um als Regulator für das Hochwasser des Rio Neuquen zu dienen. Ich habe nachher Gelegenheit gehabt, mir die einschlägige Literatur, Pläne usw. dieses grossartigen Werkes zu verschaffen. Im Jahre 1899, aber vor der grossen Ueberschwemmung, hatte der Bautenminister Civit aus Italien den berühmten Wasserbau-Ingenieur Professor Cesar Cipolletti zum Studium der im Rio Negro-Tal vorzunehmenden Flussregulierungsarbeiten verschrieben, der denn auch einen wirklich mustergültigen Bericht abgestattet hat. — nur schade, dass bis zur Stunde alles bloss noch auf dem Papier steht. Angeregt durch die im Durchschnitt sehr günstige Auffassung Cipollettis hat sodann der Ingenieur Luis A. Huergo, eine hierzulande bekannte Autorität im Fach von Wasserbauten, der Angelegenheit eingehendes Interesse gewidmet und seine Studien in der „Revista Tecnica“ (Separatabdruck) niedergelegt. Zwei Jahre später hat der schwedische Ingenieur Gunardo Lange, Chef der hydrometrischen Abteilung des Meteorologischen Bureaus, ein Projekt über die Schiffbarmachung des Rio Negro für regelmässigen Betrieb, sowie für

Berieselung und Stauwerke zur Verhinderung von Ueberschwemmungen ausgearbeitet, nebst Kosten- und Utilitätsberechnungen, ein höchst übersichtliches und verdienstvolles Werk, auf genauen Aufnahmen und Studien beruhend. Dass für diese Fragen Interesse vorhanden, dafür ist der beste Beweis, dass alle drei Bücher vollständig vergriffen sind. Aber damit hat es vorläufig auch sein Bewenden. Herr Lange meint zwar, die Südbahn werde die verhältnismässig wenig Kosten verursachende Anlage eines etwa 5 km langen und 200 m breiten Kanals nach der Cuenca de Vidal zur Sicherung der grossen Brücke über den Neuquen sowie zur Hebung der Produktion und infolgedessen des Frachtenverkehrs in Angriff nehmen. Was die Meinung der Südbahn darüber ist, habe ich indes nicht in Erfahrung bringen können.

Die Cuenca de Vidal war in früheren Zeiten ein Binnensee, grösser als der Nahuel-Huapi, und hatte ihren Abfluss nach dem Neuquen zu. Jetzt noch muss eine unterirdische Verbindung mit dem Fluss bestehen, denn bei Hochwasser bildet sich im Talgrund, der 42 m unter dem Niveau des gewöhnlichen Wasserstandes des Neuquen liegt, eine etwa 55 Quadratkilometer grosse Lagune, die aber im Sommer wieder verdunstet und bloss eine grosse Saline zurücklässt. Rings um das eiförmige Talbecken erheben sich Höhenzüge, welche im Norden über 150 m das Niveau des Neuquen überragen; der Grund ist mit Kiesgeröll bedeckt. Wenn diese Mulde durch einen Kanal auf den Wasserstand des Rio Neuquen aufgefüllt wird, so beträgt ihre Oberfläche 250 Quadratkilometer; steigt der Fluss, so kann bei Abgabe einer Wassermenge von 3000 Kubikmetern per Sekunde die Einsenkung innerhalb 30 Tagen gefüllt werden; aber so lange dauern erwiesenermassen die Ueberschwemmungsperioden des Neuquen nie. Das Wasserbecken könnte in diesem Falle nach den Berechnungen Cipollettis über 8000 Millionen Kubikmeter Wasser aufnehmen und würde sich dann nicht nur als Flussregulator zur Verhinderung von Ueberschwemmungen, sondern auch zur Abgabe von Bewässerungskanälen nach dem Roca-Tal und eventuell sogar in die „travesia" eignen.

Es ist tief zu bedauern, dass man es bei diesen Studien bewenden lässt und nicht tatkräftig eingreift, die Projekte der Männer der Wissenschaft zur Tat werden zu lassen. Aber da spielen eben wieder die Interessen der Oligarchie und der berüchtigte Regierungsschlendrian mit und so wird der Fortschritt einer grossen, unendlich reichen Zone hintangehalten. Allein im Tale des Unterlaufs des Neuquen könnten 45 000 und im Roca-Tal, das sich direkt anschliesst, 65 000 ha des fruchtbarsten Alluvialbodens durch Bewässerung zu einem wahren Garten umgeschaffen werden.

Die Weiterreise nach Choële-Choël gestaltete sich infolge eines Staubsturmes, der uns zwang, alle Fenster zu schliessen, zu einer höchst qualvollen. Viele Passagiere wurden von heftigem Nasenbluten heimgesucht. Von Schlaf war in dieser drückenden Atmosphäre keine Rede und wir waren froh, gegen 1 Uhr nachts unser Gefängnis zu verlassen und in dem neuen sauberen Hotel bei der Station Choële-Choël Nachtquartier zu finden. Unser Ansuchen, uns wenigstens bis 9 Uhr ausruhen zu lassen, fand jedoch keine Berücksichtigung, denn schon um 6 Uhr morgens erschien ein bärtiger Kopf im Fensterrahmen, der mit rauher Stimme fragte, ob wir nach dem Pueblo fahren wollten. Das war in der Tat unsere Absicht und da gab's also kein Maulspitzen, es musste gepfiffen sein. Um 7 Uhr fuhr denn auch die mit Passagieren vollgepfropfte Galera nach dem „bloss" 17 km entfernten Städtchen ab. Der Weg dorthin ist der scheusslichste, den ich auf allen meinen Reisen je kennen gelernt habe. Er führt anfänglich durch Médanos, sodann durch die Ebene des Ueberschwemmungsgebiets des Rio Negro, wo teils durch das Hochwasser, teils durch Sturzbäche aus dem Hochplateau der „travesia", die sich bei Regengüssen bilden, grosse Einstürze des Erdreichs erfolgt sind, welche förmliche Abgründe darstellen. Des Nachts hier durchzufahren möche ich niemandem raten. Auch das Geholper des Wagens zählt keineswegs zu den Annehmlichkeiten.

Gegen 11 Uhr langten wir halbgerädert an unserm Bestimmungsorte an und landeten in der Fonda des Herrn Pedranti, fast erstickt vom Staub. Ein Telegramm, das wir von Neuquen an den Dr. V. Molina abgesandt, damit er uns nach seiner Estancia auf dem Südufer, hinter der 3 Leguas breiten Insel gelegen, abhole, fand sich wohlbehalten auf der Post vor, denn die Beamten in Neuquen hatten sich Karfreitagsruhe gegönnt! Tableau! Auf alle Fälle waren wir hier also bis Montag Abend festgelegt, vorher fuhr kein Zug nach Norden, von Dampfern nicht zu sprechen; die hatten des niedrigen Wasserstandes halber ihren Dienst noch nicht eröffnet.

Wir hatten also Musse, uns die Sehenswürdigkeiten von Choële-Choël anzusehen. Das Städtchen war einige Jahre Regierungssitz gewesen und hatte daher seit 1897 doch einige Fortschritte aufzuweisen. Ein Dutzend neuer solider Häuser waren im Bau. Einige öffentliche Gebäude sind aufgeführt worden, wenn auch im Aussehen unscheinbar, grau in grau, welche Tonart für dieses ganze Gebiet ja eigentümlich und durch den Sand bedingt ist. Weshalb man die Hauptstadt des Territoriums wieder nach der Peripherie, nach Viedma, verlegt hat, ist kaum erklärlich; jedenfalls ist die Bequemlichkeit der Beamten dabei ausschlaggebend gewesen. Aber man denke sich die weite Reise, zum

Beispiel vom Nahuel-Huapi nach Viedma, die einen vollen Monat und sehr viele Moneten beansprucht. Immerhin hat man einen Richter, das Gefängnis und einen Arzt noch in Choële-Choël belassen. Der letztere erklärte mir allerdings, das Klima sei so ausnehmend gesund in dieser Gegend, dass Krankheiten gar nicht vorkommen; er hätte sich lediglich mit Unglücksfällen u. dergl. zu befassen. In der Tat gibt der Anblick der heranwachsenden frischen Jugend das beste Zeugnis, dass der Mensch auch in einem Sandmeer fortkommt, was bei gewissen Insekten nicht mehr der Fall ist, denn z. B. Flöhe haben wir in Choële-Choël nicht verspürt. Auch die Moskitos sind selten.

Ueber die Verpflegung kann man sich nicht beklagen. Auch im Hotel Guidi ist dies der Fall und das Gebotene ist durchaus preiswürdig.

Wenn in diesem Städtchen eine aufstrebende Bevölkerung ansässig wäre, so hätte man doch wenigstens für gepflasterte Strassen sorgen können. An Kies und Steinen für einen guten Macadam ist Ueberfluss vorhanden. Gegen die wandernden Sanddünen, die sich hier von Zeit zu Zeit noch zeigen, wären Baumalleen ein grosser Schutz; aber um die Bäume zum Gedeihen zu bringen, dazu bedarf es Wasserkanäle („acequias") in den Strassen. Wo man berieselt hat, gedeiht alles wunderschön; aber — Arbeit gehört dazu und Gemeinsinn. Eine grosse Quinta mit allen möglichen Frucht- und Gemüsearten, etwa 2 km westlich von der Ortschaft am Ufer des Rio Negro gelegen, legt davon das prächtigste Zeugnis ab.

Wir bestiegen einige der mit Buschwald bewachsenen und dadurch stabil gewordenen Sandhügel, die bis 150 m Höhe erreichen und von denen man aus ein sehr hübsches Panorama über das Flusstal geniesst. Es war ein prächtiger, windstiller Tag, was uns zu einem Bad in den Fluten des Rio Negro einlud. Das Wasser ist sehr kalt und reissend, so dass man schon bei 50 cm Tiefe nicht mehr stillstehen kann; Schwimmübungen sind der vorhandenen Wirbel wegen sehr riskiert.

Der folgende Tag brachte uns ein für diese Zone seltenes Phänomen: es regnete. So kam es, dass dieser Zufall die deutsche Kolonie von Choële-Choël zusammenführte. Sie ist bloss drei Köpfe stark: der frühere Richter Spattenstein, der Postbeamte Glaser und der Bootsführer Bernt (Deutsch-Chilene).

Dieser letztere hat die Absicht, die guten Wasserverhältnisse des Rio Negro zur Anlage einer Bierbrauerei auszunutzen. Ob ich von diesem Bier noch trinken werde, wissen die Götter! — Auf der Insel existiert noch ein anderer Deutscher, Otto Dölder, mit dem wir ebenfalls bekannt wurden.

Die Neuquenbahn hat, da man damals Eile hatte und die Wasserverhältnisse in der „travesia" noch nicht kannte — es hat sich inzwi-




Alte „Südgrinde“



Bach auf der Südhalde des Meseta-Gebirges.







Oben links: Estanciagebäude. Oben rechts: Am Ufer des Neuquen.
Ein „Südgrind“ in tiefen Gedanken.
Rast zum Matetrinken.

schen herausgestellt, dass sie wesentlich besser sind, als man zu jener Zeit annahm -- die kürzeste Route gewählt, um die „travesia" zu durchqueren. Warum sie aber die Station nicht an die Biegung verlegt hat, wo die Bahn aus der Hochebene ins Tal heruntersteigt, welcher Punkt bloss etwa 6 km vom Städtchen entfernt liegt, sondern zehn Kilometer weiter nach Westen und dadurch die Ortschaft sozusagen lahmlegt, das ist Geheimnis der argentinischen Eisenbahnpolitik. Jedenfalls hat aber dieser Umstand viel dazu beigetragen, um die Entwickelung des Städtchens hinanzuhalten. Choële-Choël besitzt eine gute Landungsstelle für die Schiffahrt und neuerdings ist eine Dampffähre für den Verkehr mit der Insel eingerichtet worden. Man hofft allgemein, die Südbahn werde nun wenigstens eine Zweigbahn bis zum Hafen bauen, wo dann die Produkte der Insel und des Südufers zur Verladung gelangen könnten. Allgemein wird auch darüber geklagt, dass die sogenannte Flotilla des Rio Negro, bestehend aus vier kleinen Transportdampfern, ihre gesamten Werkstätten, Stab und Verwaltung in Cármen de Patagones hat, statt einen Teil nach dem Mittellauf des Flusses, Choële-Choël, zu verlegen. Wenn die Herren Offiziere und Verwaltungsbeamten der Regierung ihren Wohnsitz in letzterer Stadt aufschlagen müssten, würde sich das Bedürfnis öfterer Reisen sehr rasch herausstellen, so meinen wenigstens die Kaufleute der Ortschaft. Was Choële-Choël einmal zu grossem Aufschwung verhelfen wird, ist die Verwendung der Wasserkräfte des Rio Negro, der hier ein starkes Gefäll hat und eine grosse Wassermenge führt. Er ist hier bei gewöhnlichem Wasserstand wohl 250 m breit. Wer sich näher dafür interessiert, lese die Werke von Lange und Cipolletti.

In dieser Jahreszeit war Choële-Choël vom Weltverkehr ganz abgeschlossen. Die Dampfer fuhren noch nicht und die Diligencia hatte ihre Fahrten nach Patagones eingestellt. So blieb also nichts weiter übrig, als den Rückweg anzutreten. Montag Mittag waren wir bereits reisefertig, als plötzlich Dr. Molina, der Präsident der Gesellschaft zur Förderung des Rio Negro-Gebiets, selbst auf der Bildfläche erschien, auf der Reise nach Buenos Aires begriffen, und gegen unser Vorhaben lebhaft protestierte. Unser Gepäck wurde somit auf sein Fuhrwerk geladen und über den Fluss geschafft; dort stand ein Karren mit einem „peon" (Knecht) bereit, uns weiter zu befördern bis zu seiner Estancia „La Genoveva". Das Ufer der Insel Choële-Choël (indianischer Name, bedeutet: das ferne rauschende Wasser) ist etwa 1 km landeinwärts mit grünen Weiden bewachsen, welche der Landschaft ein freundliches Aussehen verleihen. Die Strasse ist in gutem Zustand, wird aber nur allzu häufig durch „tranqueras" (Schnapptore in den Fenzen) unterbrochen. Bald wurde es dunkel und da weder Mond noch Sterne

sichtbar waren, so mussten wir den Weg durch die Wälder im Schritt und meist zu Fuss zurücklegen, im Scheine von Streichhölzern. Gegen 9 Uhr langten wir endlich auf der Südbarranca an. Es war aber kein Licht zu sehen und der Kutscher vermutete daher, der Mayordomo wäre wohl schon zu Bett gegangen. Eine nette Aussicht! Es war bitterkalt und windig, nirgends etwas zu sehen, auch die Streichhölzer waren uns ausgegangen und um so unheimlicher tönte daher das Rauschen des reissenden Flusses zu uns herauf. Wir fingen an zu pfeifen, johlen und singen, und wirklich — nach einer langen halben Stunde bangen Wartens tauchte auf dem jenseitigen Ufer ein Lichtschein auf. „Ya está", sagte der Peon aufatmend; wir hörten wie Ruder ins Wasser schlugen und bald landete ein Boot, dessen Besatzung aus dem Ehepaar Rafine bestand. Streichhölzer hatten sie auch und so ging denn die Verschiffung ohne weiteren Unfall vor sich. Wir erhielten trotz der späten Stunde noch eine herrliche Forelle vorgesetzt und dann streckten wir unsere durchgerüttelten Glieder auf ein vortreffliches Bett.

Am andern Morgen besahen wir uns den Fall und lernten in unserm Wirt einen liebenswürdigen und mit den Verhältnissen am Rio Negro durch und durch vertrauten Franzosen kennen, der drüben Professor einer landwirtschaftlichen Schule gewesen und hier Proben seiner praktischen Tüchtigkeit ablegte. Sein Garten ist ein wahres Eden und an den Spalieren fanden wir noch vereinzelte Trauben von einer ganz ausgezeichneten Qualität. Er war gerade dabei, 3 ha Weinberg anzulegen, und ich hoffe es noch zu erleben, aus diesem Erdenwinkel einen herrlichen Tropfen zu genehmigen. Das Haus der Estancia ist ein wahres Herrschaftshaus, mit grossen Bequemlichkeiten eingerichtet, sogar W. C. nach allen Regeln der Kunst. Hier kann man sich schon wohlfühlen und spürt die Einsamkeit kaum. Vor Ueberschwemmungen scheint Dr. Molina keine Angst zu haben, denn sein Haus ist kaum 300 m vom Ufer angelegt und die Barranca ist hier niedrig. Wir besichtigten das Land einige Kilometer nach allen Richtungen und fanden es bis zur ersten „meseta" von ausgezeichneter Beschaffenheit. Hier sahen wir auch wieder Rassenvieh in bester Körperfülle. Auf der „meseta" weiden dagegen nur Schafe. Die Anlage von Kanälen ist hier leicht, aber man fürchtet die Versandung bei Ueberschwemmungen. Arbeitskräfte sind rar und deshalb kann nicht geleistet werden, was sonst wohl in Anbetracht des vorzüglichen Maschinenmaterials der Estancia möglich wäre.

Die Estancia ist in zahlreiche Potreros eingeteilt und es sind bereits 120 km Drahtzäune angelegt. Mit Alfalfares sind vorzügliche Re-

sultate erzielt worden. Weizenbau soll demnächst in Angriff genommen werden. Die „cortaderas“ sind hier zahlreich.

Von Genoveva führte uns Herr Rafine nach der etwa 40 km entfernten Estancia La Josefa, Eigentum des Herrn M. Mayer. Der Weg berührt die Ländereien der Herren R. Contin und R. Rosauer, ebenfalls von ausgezeichneter Bodenbeschaffenheit. La Josefa ist wohl die bedeutendste Anlage im Süden des Rio Negro, das Herrschaftshaus, ein wahrer Palast, dürfte sich in der Hauptstadt sehen lassen. Alles ist bequem, sogar luxuriös eingerichtet. Die neuesten und besten landwirtschaftlichen Maschinen finden sich vor und auch an Rassenvieh aller Art ist kein Mangel. Hier existiert auch eine Anlegestelle für Dampfer und ein Telegraphenbureau, sowie Telephon nach einer benachbarten Estancia.

Am folgenden Tage hatten wir bei der Durchquerung der Insel auf dem Rückweg nach der Station einen mehrstündigen Staubsturm mitzumachen. Dann ging's wieder zurück nach Buenos Aires, um von dort aus den Versuch zu machen, das Küstengebiet des Rio Negro zu erreichen.

IV.

Dritte Reise nach dem Rio Negro.

Die Judenkolonie in Médanos. — Affen aus Paraguay. — Menschliche Sardinen. — Einzug in Fortin Mercedes, aber zu Fuss. — Ein neuer Arm des Rio Colorado. — Die Galerakutscher werden Seefahrer. — Ein Zaubertrank. — Die Estancia und der Hafen von Tres Bonetes. — Die ersten Kolonisationsversuche. — Der Hafen von San Blas. — Die Zukunft dieser Zone. — Ob das deutsche Kapital zugreift?

Bei scheusslichem Nordwind und entsprechender feuchtheisser Temperatur bestiegen wir am Montag, den 16. Juli, abends 7,55 unsern Neuquenzug.

Gegen Médanos zu gab die Besprechung der Bodenformation den zahlreich im Waggon versammelten Südgrinden Stoff zu Kamp-Gesprächen und man versuchte Herrn Brinkmann beizubringen, dass ein „salitral" (Salpetertümpel), den wir gerade durchfuhren, ausgezeichneter Boden für Weinbau sei. Durch einige ironische Gegenfragen wurden die Südgrinde jedoch bald zum Schweigen gebracht.

Bahia Blanca vergrössert sich nach allen Seiten. Es hat bereits ein Arbeiterquartier und Villenvorstädte mit Garten- und Baum-Anlagen. Die Ortschaft Cuatreros hat ebenfalls bedeutend zugenommen dank der Fleischgefrier-Anstalt von Tornquist, und Médanos erst, das anno 1897 weiter nichts als einige dürre Sanddünen aufwies, ist heute kaum mehr zu erkennen. Es ist ein emporstrebendes, sauberes Städtchen geworden, und in der Umgebung hat die „Colonizacion Stroeder" die Dünen in Klee- und Weizenfelder verwandelt. Juden aus Mosesville im Norden der Provinz Santa Fé haben sich hier niedergelassen und man bezahlte bereits den unglaublichen Preis von 130 Pesos per Hektar.

In Médanos mittags angelangt, nahmen wir in dem freundlichen und sauber gehaltenen Hotel Central Quartier, um am nächsten Mor-

gen um 4 Uhr die Galera zur Weiterfahrt nach dem Süden zu besteigen. Die Temperatur war auch hier noch sehr warm, aber in der Nacht schlug der Wind um und es fing an zu regnen. Das Hotel war gepfropft voll und für die Galera waren nicht weniger als zwanzig Passagiere angemeldet, worunter einige Handelsreisende mit grossen Musterkoffern, was nicht geringe Beunruhigung unter den Passagieren hervorrief. Die Nacht verbrachten wir zu Viert in einem kleinen Zimmer.

In Médanos fanden wir als Reisebegleitung Herrn Oskar Schauffler aus Tres Bonetes nebst Frau und drei lieblichen Töchtern vor. Sie kamen eben aus Paraguay zurück und hatten sich dort einen Papagei und zwei kleine Affen als Andenken zugelegt. Die letzteren hatten schon im Gepäckwagen einen Ausbruchsversuch aus ihrer Kiste gemacht, konnten aber noch rechtzeitig entdeckt und eingefangen werden. In Anbetracht des vielen Gepäcks und der zahlreichen Mitreisenden waren die Mädchen sehr besorgt um das Schicksal der Affen. Die Kiste wurde zunächst wieder gehörig zugenagelt und wir waren wirklich neugierig auf den Weitertransport.

Morgens um 4 Uhr, bei strömendem Regen und starkem Nebel — es herrschte eine ägyptische Finsternis — war das ganze Hotel auf den Beinen und wartete der Dinge, die da kommen sollten. Aber der Galeraführer Mora hatte nicht solche Eile. Est gegen 6 Uhr kam er mit zwei Wagen angefahren und beim Laternenschein ging das Einladen los. Ich wurde mit zwei Geschäftsreisenden und fünf Südgrinden in den kleineren Wagen verstaut; buchstäblich, denn von jetzt ab hörte jede Bewegungsfreiheit auf, so zwar, dass auch nicht einmal ein Naturlaut zum Ausdruck hätte gelangen können. Im letzten Augenblick kam noch Fräulein Schauffler auf das Rad gestiegen und reichte mir den Affenkäfig zur Obhut, denn in ihrem Wagen war absolut kein Platz vorhanden. Es gelang uns, das Kistchen ausserhalb der Wagenlehne zu befestigen und so war ich denn zum offiziellen Affenhüter avanciert; das ist etwas anderes als Affenbändiger!

Inzwischen war es Tag geworden, bis unsere schwerfälligen Fuhrwerke sich unter dem lauten Halloh der Kutscher in Bewegung setzten. Der Regen hatte den Weg nicht eben verbessert. Das Land, einige Leguas weit noch ziemlich eben, beginnt bald wellenförmig zu werden; der Boden ist stark sandig. Die Pferde waren nicht im besten Zustand, und bei gewissen Stellen, wo es bergan ging, zogen wir es vor, aus unserem Gefängnis herauszuklettern, die Glieder wieder zurecht zu rücken und die Strecke zu Fuss zu machen.

Bis zur ersten „posta" (Pferdewechsel) dauerte die Fahrt fast vier Stunden. Hier wurde nun ein fideles Picknick veranstaltet und die mitgenommenen Mundvorräte verzehrt. Die Sonne war inzwischen wie-

der zur Herrschaft gelangt. Mit Resignation bestiegen wir unsere Marterkasten wieder und fort ging's, diesmal mit besseren Pferden, in sausendem Galopp. Was sich die Affen wohl bei dieser Durchrüttelei gedacht haben mögen?

Gegen 4 Uhr wurden wieder Pferde gewechselt, aber es war schon nicht mehr denkbar, dass wir vor 8 Uhr unsern Bestimmungsort Fortin Mercedes, oder wie die neueste amtliche Bezeichnung lautet: Villarino, Hauptstadt des gleichnamigen Partidos, erreichen würden. Gegen Abend bewölkte sich der Himmel vollständig und die Dunkelheit war eine absolute. Wir waren fast 2 km vom ersten Wagen entfernt, als wir in einem grossen Sandhaufen stecken blieben und nicht mehr weiter konnten. Es blieb nichts anderes übrig, als abzuwarten, bis von Villarino her Pferde zur Hilfeleistung gesandt wurden. Ein Pferd wurde abgespannt und der Mayoral sauste davon, um Hilfe zu holen. Wir Passagiere setzten inzwischen den Weg zu Fuss fort, unter Führung eines Einwohners der Ortschaft, im Gänsemarsch und indem sich einer am andern hielt, um sich in der Finsternis nicht zu verlieren. Es hiess, die Fonda in Fortin Mercedes sei nur noch etwa sechs Cuadras entfernt. Wir wateten und wateten durch den fusstiefen Sand, volle drei Viertelstunden lang; das waren lange Cuadras! Unterwegs wären wir noch beinahe von den nach der Galera zurückkehrenden Pferden über den Haufen gerannt worden.

Nun, auch diese Nacht nahm ein Ende. In der ersten Tageshelle ging's mit der Fähre über den Rio Colorado, an dessen Südufer wir nun stundenlang dahinfuhren. Die Gegend um Villarino herum ist sehr malerisch, die Kämpe auf dem Südufer von guter Beschaffenheit. Man sah zahlreiche Alfalfares. Hier gehört alles Land der Familie Luro.

Unser heutiges Reiseziel war Las Aguas. So heisst ein Arm des Rio Colorado, der vor wenigen Jahren etwa 120 km westlich der Mündung nach Süden zu ausgebrochen ist und heute mehr Wasser führt als der eigentliche Fluss selbst. Dabei hat dieser Flussarm alles niedrig gelegene Land überschwemmt, Leguas und Leguas stehen unter Wasser, das hier stark „salitroso" ist, wie man an dem weissen Grund ausgetrockneter Rinnsale erkennen konnte. Anfänglich wäre es ein Leichtes gewesen, die Ausbruchsstelle zu verstopfen, heute aber bedarf es schon bedeutender Korrektionsanlagen, um diesen Wasserlauf einzudämmen. Und dabei ist es allerbestes Land, das hier dem Verderben preisgegeben wird. Herr Schauffler meinte, das beste wäre, diese Gewässer durch einen Kanal nach dem Meerbusen von San Blas abzuleiten, womit gleichzeitig Bewässerungsanlagen verbunden werden könnten. Wenn man das Land unter den Pflug nimmt, so schadet ein bisschen Zugabe von „salitre" nicht.

Unser Weg führte uns beim ersten Pferdewechsel nach der Estancia San Francisco bei Fortin Viejo, wo der Indianer Florentino Villalba sich niedergelassen hat. Er besitzt ein ganz wohnliches Haus, hat viele Bäume, einen Garten und Alfalfares angelegt und empfing uns sehr gastfreundlich. Seiner zahlreichen Kinderschar steht eine englische Gouvernante vor, welche nur wenig spanisch spricht. Man sieht, der Trieb zur Bildung greift bereits auf die Indianer über. Bei dieser Gelegenheit möge auch gleich erwähnt sein, dass der alte Häuptling Payleman, dessen Estancia am Rio Negro wir später kennen lernten, zwei Enkel an der Universität von Buenos Aires die Rechte studieren lässt.

Die eigentliche Estancia Tigre der Herren Luro ist eine grossartige Anlage und der Kamp ist hier von ausgezeichneter Güte. Hier in Fortin Viejo befindet sich auch Post- und Telegraphenbureau.

Gegen 3 Uhr langten wir bei Las Aguas an. Die Mensajeria Mora hat hier eine Art Muelle auf beiden Ufern erstellen lassen. Nun galt es abladen und Gepäck und Passagiere in einen Kahn verstauen. Wir verliessen hier unsere Reisegesellschaft, indem wir mit den Wagen des Herrn Schauffler, die am andern Ufer unserer harrten, in südwestlicher Richtung der Estancia Tres Bonetes zustrebten, während die Galera direkt südlich nach Los Pozos fuhr. Glücklich gelangten wir nach halbstündigem Rudern eben bei Sonnenuntergang ans andere Ufer und begrüssten hier den Geschäftsteilhaber von Schauffler, Herrn Rhode. Es war inzwischen empfindlich kalt geworden, und da wir nun unser Gepäck zur Hand hatten, so erinnerte ich mich eines Zaubertrankes, den man mir für schwache Momente vorsorglich mitgegeben hatte: Maloja! Heimlich entnahm ich meiner Reisetasche die Flasche und wollte meine Gefährten damit überraschen; aber auch Herr Brinkmann und Herr Schauffler hatten sich inzwischen an ihrem Gepäck zu schaffen gemacht und als ich mich umwandte, hatte jeder von ihnen eine in graues Papier eingehüllte Flasche in der Hand, gleich der meinen. Und siehe da, sie hatten ebenfalls Maloja! Dieses lieblich duftende Getränk fand auch bei den Damen lebhaften Anklang.

Mit guten Pferden und bequemen Wagen ging nun die Weiterreise in raschem Tempo von statten und gegen 9 Uhr waren wir samt den Affen an unserem Reiseziel glücklich angelangt, wo ein üppiges Mahl für uns gedeckt stand. Das Haus von Schauffler, in einer Bodensenkung gelegen, sieht von weitem aus wie ein Fort. Es ist geräumig und höchst komfortabel eingerichtet; hier kann man sich's schon wohl sein lassen, zumal auch Küche und Keller auf der Höhe stehen. Wie froh war die Hausfrau, nach der langen beschwerlichen Reise wieder in ihren vier Wänden zu sein!

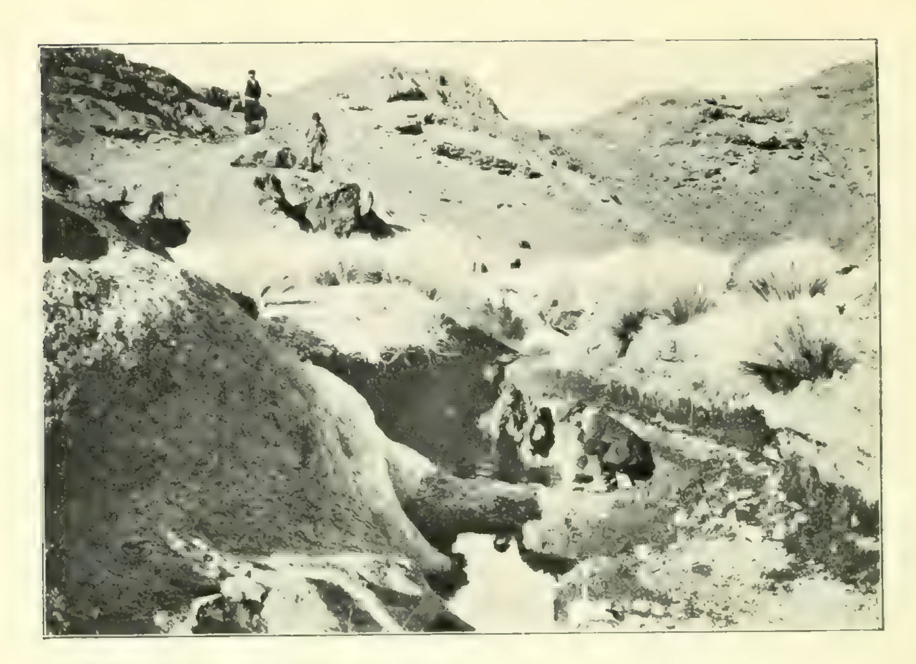
Unweit des Wohnhauses steht das wohlassortierte Geschäftshaus, wo Herr Rhode waltet. In seiner Begleitung unternahmen wir andern Tags einen Ausflug nach dem zur Estancia gehörenden Hafen Tres Bonetes, welcher von Herrn Schauffler angelegt worden ist. Ein 250 m langer Landungssteg mit Decauvillebahn führt bis zum eigentlichen Kanal, wo kleinere Schiffe direkt anlegen können, was ja für die augenblicklichen Bedürfnisse vollauf genügt. Die Lage ist aber so, dass hier ohne Schwierigkeiten grössere Hafenanlagen errichtet werden können. Am Ufer steht ein Lagerschuppen nebst Wohnung für die beiden Angestellten, die hier beschäftigt sind.

Der Rückweg führt uns durch die von den Herren Mulhall neu gegründete Kolonie, woselbst versuchsweise ein halbes Dutzend Ackerbauer aus der Kolonie Progreso in Santa Fé angesiedelt worden sind, ermutigt durch die günstigen Resultate, welche auf dem benachbarten Lande des Herrn T. Serantes dessen Verwalter Herr R. Lehmann mit Ackerbau erzielt hat. Auch auf dem Mulhallschen Land sind die Ergebnisse bis dahin sehr ermutigende. Das Wasser findet sich in nicht allzugrosser Tiefe und ist gut, der Boden leicht sandig. Alle Saaten kamen durch, trotz der monatelangen Trockenheit. Wir besuchten einen der Ansiedler, einen ehemaligen italienischen Prediger des Evangeliums, Luis Ausilio mit Namen, aber hier gewisser Eigenschaften wegen nur unter dem Namen „El padrillo" (Zuchthengst) bekannt. Er war sehr zufrieden mit seiner Bewirtschaftung.

Der Abend dieses Tages war im gemütlichen Familienkreise des Schaufflerschen Hauses der geographischen und botanischen Belehrung gewidmet, wobei zur Erweckung des Gedächtnisses patagonischer Landwein („chocolin") ausgeschenkt wurde. Angrenzend an den Ozean besitzt hier die Familie Mulhall 32, Herr T. Serantes 14 Leguas Land. Die Bahia San Blas eignet sich vortrefflich zur Errichtung eines grossartigen Hafens, indem bei niedrigster Ebbe auf 60 m vom Ufer der Zufahrtskanal eine Tiefe von 27 Fuss aufweist. Auf der vorgelagerten Halbinsel Jabalí, die ausserordentlich guten Boden aufweist, ist denn auch eine gute Muelle mit geräumigem Warenschuppen errichtet. Hier legen die grossen Dampfer der Südlinie (H. S. D. G.) an, um Salz nach Buenos Aires zu laden. Eine englische Gesellschaft hat hier eine ausgedehnte Salzraffinerie errichtet; das Salz wird durch Röhren aus einer 45 km von da gelegenen Saline hergepumpt. Dadurch und durch das Bestehen eines wohlassortierten Geschäftshauses hat der Hafen schon etwas Leben, zumal auch der Besitzer dieser Estancia, Mr. Buckland, mit den Mulhalls verschwägert, hier sein herrschaftliches Haus aufgeschlagen hat, woselbst wir einen sehr gemütlichen Abend verlebten.



Strecke der Neuquen-Bahn unweit Chelforó.



Eine Quelle in der Sierra Grande am Südufer des Rio Negro.



Auf der Estancia La Josefa gegenüber Choële-Choël.



Jedes Viereck umfasst 4 Quadratleguas = 10000 ha.

Die Zukunft des Hafens von San Blás ist eine um so grossartigere und gesichertere, als sich die Hafen-Anlagen in Bahia Blanca bereits als weitaus zu klein herausgestellt haben. Auch mit Herzuziehung des Kriegshafens in den Bereich des stets wachsenden Verkehrs wird Bahia Blanca überfüllt bleiben, ganz abgesehen davon, dass von seiten der Marinebehörden gegen die Abtretung eines Teils des Kriegshafens eine ernste und sachlich nicht unbegründete Opposition erhoben wird. Man wird also daran denken müssen, am Atlantischen Ozean eine weitere Abzugsquelle für die rapid anwachsende Produktion der Pampa und des Rio Negro-Territoriums zu schaffen, und anerkanntermassen ist San Blás der beste natürliche Hafenplatz am Atlantischen Ozean, von Rio de Janeiro abwärts.

Auch an Eisenbahnzufahrtslinien dürfte es San Blás in nächster Zukunft nicht fehlen. Einer der Herren Mulhall hat eine Konzession erworben zum Bau einer Schmalspurbahn von Choële-Choël nach San Blás, mit Abzweigung nach Cármen de Patagones. Diese letztere Linie, welche sich schon unter den heutigen Verhältnissen als lebensfähig erweisen dürfte, wird wohl zuerst in Angriff genommen werden. Es herrschen an der Rio Negro-Mündung bekanntlich ähnliche Verhältnisse wie bei der Mündung des Chubut. Man hat dort die Hafenstadt Rawson gegründet, aber infolge der vorgelagerten Barre verirrt sich nur selten ein Schiff dorthin, wohingegen die kleine 70 km lange Bahn nach Puerto Madryn den Verkehr des Tales nach dem Ozean lenkt. So auch hier, indem der Hafen von Patagones nur Schiffen bis zu 12 Fuss Tiefgang die Einfahrt gestattet, während in dem etwa 75 km entfernten San Blás die grössten transatlantischen Dampfer anlegen und löschen können. Patagones könnte daher durch die Eisenbahn nur gewinnen.

Seither hat übrigens, wie aus der Karte ersichtlich, auch die Südbahn eine Konzession zum Ausbau ihrer Linien in dieser Zone erhalten und zwar von Médanos aus über Villarino nach San Blás und Patagones und von da nach Choële-Choël, wo sich die Linie wieder an die Neuquen-Bahn anschliesst. Die Studien waren schon seit einiger Zeit gemacht und nach ihrer Genehmigung durch den Aufsichtsrat in London ist der Bau sofort in Angriff genommen worden. Auch wird die Linie von Neuquen aus bis zur chilenischen Grenze verlängert.

Auch die Schmalspurbahn der projektierten Konzession Doll & Cie. soll eine Zufahrt nach San Blás bekommen.

Hier wäre noch ein weites Feld für Betätigung deutschen Kapitals, sei es bei Hafen- und Eisenbahnbau oder durch Förderung der Kolonisation. Ob ich das wohl noch erleben werde?

V.

Eine patagonische Musterfarm. — Germanische Ausdauer. — Eine nächtliche Irrfahrt trotz Nachtlicht-Zigarren. — Eine neue Bauart der Sulkies. — Kein Whisky! — Mädchen zum Anbeissen. — Die Natur lässt sich nicht lumpen. — Glücklich nach Patagones gelangt. — Hamburger Wetter. — Reisepläne. — Hafenverhältnisse. — Der erste Dampfer des „Lloyd Bahia Blanca" in Patagones. — Brinkmanns sachverständiges Gutachten über den Befund der Ländereien.

Am folgenden Mittag verliessen wir das gastfreundliche Heim des Herrn Schauffler, um uns nach der Chacra des Herrn R. Lehmann, vormals Jugendbändiger in Baradero und jetzt wohlbestallter Verwalter der Kolonie Teodoro Serantes, zu verfügen. Herr Schauffler begleitete uns. Unversehens brach die Nacht an; es herrschte eine ägyptische Finsternis. Wir kamen auf eine Einzäunung, konnten aber keine „tranquera" finden und fuhren nun langsam den Zaun entlang, bis uns endlich Hundegebell die Richtung angab, wo das Haus von Lehmann, das der Wasserverhältnisse wegen ebenfalls in einer Bodenfalte steht, sich befand. Gegen 10 Uhr nachts landeten wir in dessen freundlichem Hause und die Hausfrau liess es sich nicht nehmen, uns noch mit einem vorzüglichen Essen nach Schweizerart aufzuwarten. Am andern Morgen stellte sich heraus, dass wir wohl drei oder viermal um die eingefriedete Chacra Lehmann herumgefahren waren! Auf dieser Irrfahrt haben uns Schaufflers Zigarren, Marke „Nachtlicht", gute Dienste geleistet. Er hatte sich in Buenos Aires ein grosses Paket Zigarren angeschafft, dasselbe war ihm aber in Tres Bonetes ins salzige Wasser gefallen. Zu Hause wurden die Zigarren sodann wieder getrocknet, aber Herr Schauffler behauptete, rauchen dürfe man sie nur bei höchster Finsternis. Dieser Moment war jetzt gekommen und er und Brinkmann pafften mit Todesverachtung eine dieser Zigarren nach der andern und behaupteten, sie schmeckten gut, was mich aber nicht veranlassen konnte, meinem Prinzip des Nichtrauchens untreu zu werden. Der „salitre", der in die Zigarren eingedrungen, übte jedenfalls eine ganz

besondere Wirkung aus, denn die Zigarren sprühten wie kleine Feuerteufel und erleuchteten uns ein bisschen den Weg. Vielleicht führt dieser Zufall zu einer epochemachenden Umgestaltung des Beizverfahrens der Habanazigarren nach System Schauffler!

Wie schon oben gesagt, hat Herr Lehmann trotz schwieriger Verhältnisse mit seinem Ackerbau sehr schöne Resultate erzielt und besonders seine Baumschule und sein Gemüsegarten sind ein wahrer Staat. Dies wunderte mich nicht, denn sobald ich überall die wilde Kresse („mastuerzo") üppig wuchern sah, wusste ich, dass der Boden fett, also gute Ackererde war. Ausdrücklich sei bemerkt, dass Herr Lehmann keine Bewässerungsanlagen besitzt und dass es sieben Monate lang nicht geregnet hatte.

Hier hatte ich auch Gelegenheit, mit einer sehr bequemen Art von Sulky bekannt zu werden. Diese Wagen haben den Schlag nach hinten, so dass man sehr bequem ein- und aussteigen kann und nicht riskiert, vom Pferd etwa eins ausgewischt zu bekommen. Diese Sulkies sind nordamerikanischen Ursprungs, Patent Shaff Tugs, fabriziert in Goetz' (A.-D.) Etablissement in New York und werden vom Haus Hasenclever & Cie. importiert.

Am nächsten Tag fuhren wir von San Blás ab nach Cármen de Patagones, etwa 90 km Distanz, die ohne Pferdewechsel zurückgelegt werden musste. Es war grimmig kalt und so gegen 10 Uhr fühlten wir alle drei ein heisses Verlangen nach einem wärmenden Trunk. Tags vorher hatten wir eine halbe Flasche Whisky ausgeknobelt, den Rest mit Wasser zugefüllt und dem „bolichero" gesagt, er möchte die Flasche nebst anderm Proviant in unserm Wagen verbergen. Jetzt war der Augenblick da, einen zu genehmigen, aber, oh wetsch! der Whisky hatte einen Liebhaber gefunden; er war nicht mehr da! Das war eine bittere Enttäuschung.

Gegen Mittag langten wir bei der Estancia des seither verstorbenen Basken Estanga an, der bereits von Herrn Lehmann von unserem beabsichtigten Ueberfall unterrichtet war und ein famoses Mahl hatte bereiten lassen. Estanga ist ein alter Ansiedler dieser Zone und hat ein komfortabel eingerichtetes Haus. Mit seinen Pflanzungen hat er aber bis dahin wenig Glück gehabt; seine Wohnung liegt auf einem Hügelrücken, der südlich recht steil gegen die Cañada El Barrancoso abflällt; die heftigen Winde haben ihm daher alle Bäumchen zu schanden gemacht.

Hier hatten wir Gelegenheit, das gütige Walten der Natur in anderm Sinne zu beobachten. Bekanntlich fängt die Kolonisation im Viehzucht- sowohl als Ackerbaubetrieb in diesen abgelegenen Zonen vorerst mit Männern an; erst wenn man etwas eingerichtet ist, kommen

die Frauen nach. So ist denn das Missverhältnis der Geschlechter ein recht bedenkliches. Aber Mutter Natur hilft nach. Ueberall, wo wir Familien antrafen, fanden wir einen bedeutenden Ueberschuss der weiblichen über die männlichen Geburten. Und wie die Mädchen in diesem herrlichen, wenn auch etwas rauhen Klima gedeihen! Man könnte sich in die Schweizeralpen versetzt fühlen; wie Milch und Blut die Gesichter, blitzende Augen, schlanke Gestalten, behende und anmutig in den Bewegungen, absolut nichts bäurisch Plumpes haben sie an sich. Schauffler hat drei, Lehmann vier und Estanga gar sieben Töchter; weiter unten im Süden fanden wir ähnliche Verhältnisse vor.

Kurz war die Rast, denn der Weg war noch lang und durch die letzten wolkenbruchähnlichen Regengüsse in sehr schlechten Zustand geraten. Zudem stiegen wieder drohende Wolkenberge auf, und Herr Schauffler wollte, wenn möglich, noch vor Anbruch der Nacht in Patagones sein; die Wege in der näheren Umgebung der Stadt, wo das Terrain schon recht zerrissen ist, sind sehr schlecht; viele sogenannte „huellas" (Radspuren) sind durch den Regen ausgewaschen und teilweise fusstief eingestürzt. Da heisst's verdammt vorsichtig fahren, wenn man sich nicht unangenehmen Erlebnissen aussetzen will, wie es zwei Geschäftsreisenden passierte, die hinter uns her fuhren. Sie warfen zweimal um und kamen dann in den Regen, der so gegen 8 Uhr einsetzte; so mussten sie, da sie in der Dunkelheit und in der allgemeinen Wasserfläche den Weg nicht mehr erkennen konnten, im Freien übernachten und verfehlten nachher den Anschluss an den Dampfer flussaufwärts. Wir fanden sie dann später in Conesa, wo sie uns ihren Jammer erzählten.

Menschlichen Wohnungen begegnet man selten auf diesem Wege, und betreffs der Bodenbeschaffenheit überlasse ich das Wort Herrn Brinkmann. Wir kamen glücklich etwas vor 8 Uhr und noch ohne Regen in Patagones an und nahmen im Hotel „Medio Flete" von Parodi Quartier, d. h. Platz war nicht vorhanden und es mussten erst einige Passagiere aus einem Zimmer herausverlegt werden. Es herrschte reges Leben und Treiben im Hotel. Tags vorher war das 3. Infanterie-Bataillon mit dem Dampfer „Libertad" zur Ablösung des 8. hier eingetroffen und die Kapelle konzertierte in der Gaststube. Wir stärkten uns gehörig und legten uns alsbald in die Klappe, nachdem wir noch in Erfahrung gebracht hatten, dass am Mittwoch früh um 6 Uhr ein Dampfer der Rio Negroflotille flussaufwärts fahren solle. Der Wirt war zu bedauern, denn sein Koch war erkrankt und er konnte keine Aushilfe finden, und der Kellner war ihm fortgelaufen. Man musste also Geduld haben, aber daran gewöhnt man sich in Patagonien schnell.

Der Regen liess boshafterweise nicht nach und hatte bis zum

Morgen die Strassen in reissende Bäche verwandelt. Tramways oder Kutschen gibt es hier nicht, da die steilen Wege sich für derartige Vehikel nicht eignen. Da man aber doch nicht den ganzen Tag vor der Bar des Hotels sitzen mochte, so machten wir trotz des Sudelwetters einen Rundgang. Ich kann nicht behaupten, dass sich Patagones in den letzten neun Jahren irgendwie zu seinem Vorteil verändert hätte. Die Plaza ist verschönert und eine Wasserleitung angelegt worden; auf Anregung des Sattlermeisters Schweppe hat man auch mit dem Pflanzen von Bäumen längs den Strassen angefangen. Schatten tut hier im Sommer wirklich sehr not; wenn die Sonne so wochenlang auf den Sand scheint, so entwickelt sich eine wahre Backofenhitze. Türkische Bäder braucht man in Patagones wahrlich nicht einzurichten.

Unser Plan war, von Patagones aus auf irgendwelchem möglichen Wege den Hafen von San Antonio zu erreichen und dort den am 1. August zur Abfahrt nach Buenos Aires bereit liegenden grossen Dampfer „Presidente Quintana" zur Rückfahrt zu benutzen. Wir telegraphierten also lebhaft hin und her, um über die möglichen Verbindungen und Anschlüsse der Galeras genaue Auskunft zu erhalten; jedoch erfolglos, und so entschlossen wir uns denn, mit dem Dampfer bis nach Conesa zu fahren. Es fährt zwar in Zwischenräumen von zehn Tagen auch eine Galera auf dem Nordufer des Rio Negro nach dieser Hafenstadt, aber für uns hatte eine dreitägige Galerafahrt nach dem bereits Ueberstandenen keinen besonderen Reiz mehr.

Wir versicherten uns daher zunächst von dem wirklichen Vorhandensein des Dampfers, der den Namen "Ynacayál" trägt, und tatsächlich fanden wir ihn im Hafen verankert, an den „Libertad" des Lloyd Bahia Blanca eng angeschmiegt. Der neue Dampfer „Libertad" hatte eben seine erste Reise nach Patagones hinter sich und die Stadt war voller Freude über dieses fortschrittliche Ereignis. Es ist ein mit grossem Komfort ausgestatteter Dampfer, an dessen Bord am folgenden Tage ein dem hohen Handelsstand von Cármen de Patagones, Viedma und umliegenden Dörfern gewidmetes grossartiges Bankett stattfinden sollte. Als wir über den Dampfer kletterten, wurden wir vom Gerenten des „Lloyd Bahia Blanca", Herrn Bucasovich, erwischt und meuchlings zu diesem Bankett eingeladen. Leider mussten wir wegen unserer bevorstehenden Abreise ablehnen, aber Herr Schauffler, der da blieb, hat das Fest wahrscheinlich mitgemacht.

Der Hafen ist recht verlottert, so dass es bei feuchter Witterung, wie an diesem Tag, lebensgefährlich ist, auf den schmalen, schwankenden Steigen herumzuvoltigieren. Ich besuchte sodann noch den Ingenier Wauter, der die Studien für die Kanalisationsarbeiten in den der Provinz Buenos Aires dort noch zugehörigen Ländereien —

etwa 200 Quadrat-Leguas -- leitet und mir höchst wertvolle Angaben über diese Arbeiten machte. Dann sprachen wir noch bei Mr. Morel, dem Fabrikanten des patagonischen Kirschlikörs („guindado"), eines wirklich famos schmeckenden Präparats, vor und erwarben uns einige Flaschen — zum Andenken. Den Schluss des Tages bildete ein Besuch bei meinem alten Freund, Herrn Otto Becker, Oesterreicher, der eben von einer schweren Krankheit genesen war. Bei ihm fanden wir Chocolin, Jahrgang 1903, aus dem Weinberg des Herrn Ricke in Viedma, einen Tropfen, der einen Begriff gibt, was hier mit Weinbau zu erzielen ist. Die Barrancas würden hier Felsenkellereien gestatten; der Boden vereinigt alle Eigenschaften in sich, um einen guten, wenn auch nicht sehr starken Wein zu erzeugen. Das alles habe ich schon 1897 gesagt und empfohlen, aber Fortschritte im Weinbau sind trotzdem nicht bemerkbar. Viedma zu besuchen, das Patagones gerade gegenüber liegt und per Boot in fünf Minuten zu erreichen ist, langte die Zeit nicht mehr; überdies riet man uns ab, da die Wege dort noch viel unpassierbarer seien als in Patagones. Mehrere andere Besuche mussten somit ebenfalls „hasta otra oportunidad" verschoben werden.

* *
*

Bevor ich mit meinem Reisebericht weiterfahre, mögen an dieser Stelle einige Beobachtungen über die Kämpe eingefügt sein. Es ist dies der mir freundlichst zur Verfügung gestellte Bericht des Herrn Bernhard Brinkmann über die Beschaffenheit der Kämpe südlich von Bahia Blanca (Rio Colorado, Tres Bonetes, Colonia Serantes und Bahia San Blás).

„Estación Médanos F. C. S. (Colonia Ströder). Ein grosser Teil dieser Kämpe ist sehr eben und kann als gutes Land für Ackerbau bezeichnet werden. Die Erde ist etwas lehmhaltig, doch noch mit genügend Sand vermischt, um sie als gut durchlässig bezeichnen zu können. Das Wasser steht ungefähr in einer Tiefe von 6 bis 7 m, ist aber stellenweise etwas salzhaltig.

„Trotz der unzweifelhaften Güte des Bodens muss der Preis von 130 Pesos per Hektar, welcher für diesen Kamp gefordert und bezahlt wird, als sehr hoch bezeichnet werden.

„Der Rest des Kampes ist sandig mit vielen Sandhügeln (Médanos) und eignet sich nicht für Ackerbau.

„Von der Station Médanos in der Richtung nach Süden auf eine Distanz von 7 Leguas bleibt der Kamp mehr oder weniger derselbe, mit dem Unterschied, dass das Wasser tiefer steht, ungefähr 15 m, und hier und da einige Büsche von ‚piquillin‘ und ‚jarilla‘ vorkommen.

„Nach dem kommt eine Reihe von Sandhügeln, 3 bis 4 Leguas breit, sich von Osten nach Westen hinziehend. Dieses Land eignet sich für den Anbau von Alfalfa, und hierbei ist zu bemerken, dass der Sand hier viel grobkörniger ist als z. B. in der Pampa und San Luis, infolgedessen nicht so leicht fliegt. Es ist dies ein grosser Vorteil, denn die Médanos mit feinkörnigem Sand sind und bleiben eine grosse Gefahr für Alfalfaweiden.

„Sobald man die Médanos verlässt, immer in der Richtung nach Süden, ändert sich der Kamp vollständig. Zuerst ist der Boden etwas wellenförmig, mit ziemlich viel Busch bestanden, nachher aber fast vollständig eben, bis zum Rio Colorado, in einer Breite von 2 bis 3 Leguas.

„Die Erde in dieser Zone ist ganz ausgezeichnete Ackererde und eignet sich bestens für den Anbau aller Arten von Getreide und Gemüse. Die Humusschicht ist stellenweise einen Meter stark und von tiefschwarzer Farbe.

„Wasser findet sich hier in einer Tiefe von ungefähr 3 m, und zwar meistens Süsswasser, obschon an wenigen Stellen auch Wasser mit ein wenig Salzgehalt angetroffen wird.

„Von Fortin Mercedes bis Fortin Viejo ist der Boden mehr oder weniger von derselben Qualität wie der zuletztgenannte; doch kommen hin und wieder einige kleine ‚salitrales‘ vor.

„Auf diesen Kämpen, den Herren Luro und Pradere gehörend, kommen fast alle natürlichen Futtergräser, welche die Provinz Buenos Aires aufzuweisen hat, vor.

„Von Fortin Viejo an nach Süden werden die Kämpe wieder schlechter, mit vielen Lagunen durchsetzt, ebenso kommt auf dem höher gelegenen Kamp mehr Buschwerk vor, hauptsächlich ‚jume‘ und ‚ciénago‘.

„Bei dem Punkte, genannt ‚Las Aguas‘, einem neuen Ausfluss des Rio Colorado (welcher etwa 1000 Meter breit ist), in einer Entfernung von etwa fünf Leguas von Fortin Viejo, wird der Kamp wieder besser. Das Erdreich ist hier von rötlicher Farbe mit ziemlich viel Lehm vermischt, zum Anbau aller Arten Getreide bestens geeignet. Der Boden ist sehr eben, mit einigen wenigen Sträuchern, hauptsächlich ‚piquillin‘. Das Wasser steht ziemlich nahe zwischen 6 und 8 m.

„Tres Bonetes. Bis zur Estancia ‚Tres Bonetes‘, ungefähr 9 Leguas, bleibt sich der Kamp ziemlich gleich, hier aber ändert er sich bedeutend. Anstatt des ebenen, treffen wir hier einen ziemlich hügeligen, stellenweise mit dichtem Buschwerk bestandenen Boden. Auch weist hier die Erde eine andere Mischung auf, anstatt Lehm findet man viel Geröll und Kieselsteine mit etwas Muschelkalk vermischt. Die-



Die Stadt Choële-Choël von der Insel aus gesehen.



Mühle des Schweizers Karl Gingins in San Martin de los Andes, Neuquen.
(Im Hintergrund Zypressen.)



Geröllhalden unweit der Laguna del Gualichu (Selbstmordland).



Selbstmordland in der Travesia.

selbe Gestaltung und Bodenbeschaffenheit findet man fast an der ganzen Küste bis Patagones und darüber hinaus. Ebenso sind grössere Salitrales hier nicht selten. Alles zusammengenommen kann man die Kämpe, direkt an der Küste gelegen, als ziemlich wertlos bezeichnen.

„Etwas weiter landeinwärts ändern sich die Kämpe aber gewaltig und man kann einige als ganz ausgezeichnetes Land für Ackerbau bezeichnen, wie z. B. 8 Leguas den Herren Mulhall gehörend, dieselben sind ganz eben, mit wenig Büschen bestanden, folgedessen leicht zu reinigen. Die Erde ist von schwarzbrauner Farbe, deren Hauptbestandteile Lehm, Sand und Mergel bilden. Wasser, fast durchgehend süss, findet man in einer Tiefe von 8 bis 15 m.'

„Colonia Serantes. Hier ist der Boden mehr oder weniger derselbe wie der von Mulhall, nur etwas leichter, d. h. sandiger. Die Formation dagegen ist ziemlich verschieden, mehr wellenförmig und stellenweise hügelig.'

„Für Ackerbau ist derselbe trotzdem noch sehr gut, wie die von Herrn Lehmann geernteten Cerealien beweisen. Ein von dort gebrachtes Weizenmuster (Barleta) wog 83,80 Kilos per Hektoliter; ebenso war der Lein absolut ersten Ranges, das Erträgnis der Ernte aber ganz bedeutend über Mittel des in der Provinz Buenos Aires erzielten."

VI.

Einschiffung bei Nacht und Nebel. — Ein Bankett . . . von weitem. — Endlich geht's los. — Die Rio Negro-Flottille. — Fahrt mit Hindernissen. — Die Reisegefährten. — Eine Dampfschiffahrtsgesellschaft wie sie nicht sein soll. — Förderung des Verkehrs durch die Regierung. - Eine unangenehme Ueberraschung. - Beinahe wurde einer abgebissen. — Eine schnöde Verwechslung. — Der unterbrochene Weg. — Pringles.

Gegen 6 Uhr morgens liess der Regen glücklicherweise nach, dafür stellte sich aber ein ziemlich dichter Nebel ein. Das Gepäck wurde auf einen Karren geladen, der einen weiten Umweg machen musste, um nach dem Hafen zu gelangen, während wir pustend und keuchend die steilen Abhänge entlang, die man in Patagones Strassen nennt, talabwärts stolperten. Die Hafenpeone hatten beim Einschiffungsplatz teils zu ihrer Erwärmung, teils zur Orientierung grosse Feuer angezündet, denn mit der Strassenbeleuchtung steht es in Patagones noch ziemlich „mau", besonders bei Nebel. Glücklich gelangten wir über die nassen, glatten Planken auf den „Libertad" und von dort mit elegantem Schwung über die Reeling hinunter auf den „Ynacayál". Zum Glück — Dusel müssen junge Leute haben! — war gerade noch eine Kabine mit zwei Betten frei, die wir sogleich belegten. Sie war zwar sehr klein und niedrig und die Betten für unsere Verhältnisse zu kurz und zu schmal, aber immerhin war es doch noch besser als die Galera. Der Dampfer, in der Werft zu Buenos Aires erbaut, ist recht praktisch eingerichtet. Er hat 120 t Ladefähigkeit und einen Tiefgang von 1 m. Wenn er sich Mühe gibt, so kann er 8 Knoten in der Stunde fahren; bei dieser Reise tat er es, denn der Rio war im Steigen begriffen und seine enorme Wassermenge eilte mit einer Schnelligkeit von 7 Meilen per Stunde talabwärts dem Ozean entgegen. Unter gewöhnlichen Wasserverhältnissen beträgt die Schnelligkeit der Strömung nur fünf Meilen.

Herr Schauffler, der ursprünglich mit uns bis nach San Antonio kommen wollte, hatte im „Club Social" und anderweitig so viel über

die Herrlichkeiten der Ländereien, die wir besichtigen wollten, erfahren, dass er den Abstand erklärte und uns hier unserm Schicksal überliess. Er trat einen geordneten Rückzug auf den „Libertad" an, wo sich inzwischen schon die Gäste für das Bankett, das um 11 Uhr vor sich gehen sollte, einzufinden begannen. Der Nebel verhinderte unser Schiff am Auslaufen, und zudem war des schlechten Wetters halber auch noch nicht alle Ladung an Bord. So allgemach gegen 11 Uhr, gerade als wir uns etwas in Wichs gesetzt hatten, um uns doch noch an dem Frühstück an Bord der „Libertad" zu beteiligen, wozu man uns ununterbrochen von dort aus ermutigte, da unser Schiff doch nicht vor 3 Uhr auslaufen werde, liess der hartherzige Kommandant das Signal zur Abfahrt ertönen und der „Ynacayál" setzte sich in Bewegung.

Unser Dampfer fuhr uns nur aus Sicht des Hafens, um die feinen Gerüche aus der Küche des „Libertad" nicht länger mit innerem Neid auf unsere Geruchsnerven wirken zu lassen; dann rasselten die Anker wieder in die Tiefe und es wurde zum Frühstück geklingelt. Mit Berücksichtigung des niedrigen Fahrpreises — 20 Pesos für 5 bis 6 Tage Fahrt bis Conesa — kann man sich über die Verpflegung an Bord dieser Dampfer keineswegs beklagen. Nur war es peinlich, dass durch das Hochwasser die sonst kristallhellen Fluten des Rio Negro die Färbung unseres La Plata angenommen hatten und soviel feinen Lehm mit sich führten, dass die beiden Filter sich alsbald in Streik erklärten. Tee und Kaffee hatten deshalb eine undefinierbar trübe Farbe und mundeten ganz und gar nicht besonders.

Die Gesellschaft an Bord war teils aus Anwohnern des Flusstales, richtigen Südgrinden oder Hinterwäldlertyps, die nicht viel Wesens machten, teils aus Geschäftsreisenden zusammengesetzt, meist Leidensgefährten von der Galerafahrt her. Darunter war ein sehr gelungener Baske, Reisender für die Zigarettenmarke „El Campeón", den man infolgedessen auch nur den Campeón nannte; ferner ein mit schweren Musterkisten ausgerüsteter Vertreter des Hauses Zuberbühler, ein Spanier, dessen Namen wir nur erst nach und nach in Erfahrung bringen konnten, da man ihn bloss Zuberbühler rief; sodann ein Reisender (Herr Villaamil) und ein Schneider (Herr J. F. Visscher) der Firma New England, die Bestellungen für Kleider auf Mass aufnahmen, der letztere ein Holländer, ein sehr beweglicher, sprachgewandter und kamperfahrener Herr. Auch zwei Polizeikommissäre aus der schneidigen Gegend von Valcheta und eine Nonne befanden sich an Bord; ferner ein Belgier, Herr Julio Plúmen, Miteigentümer der Estancia „La Cármen" bei Pringles. In der zweiten Klasse, oder besser Zwischendeck, fiel mir besonders ein mit einer grossen Mähne und einem verschmitzten Gesicht behafteter Napolitaner auf, der in Begleitung seines

12jährigen Sohnes, eines sehr aufgeweckten Burschen, nach Conesa reiste und sich später als fliegender Buchhändler und „mercachifle" (Hausierer) entpuppte. Ich fand einen alten Bekannten vom „Limay" seligen Angedenkens wieder vor, den Lotsen Robert Abel, Sohn eines schon seit 1855 in der Umgebung von Patagones etablierten deutschen Viehzüchters. Er reiste in Begleitung seiner Familie und führte das Kommando des Schiffes. Der erste Maschinist war ebenfalls deutscher bzw. österreichischer Abkunft und heisst D. Fischer, ein sehr liebenswürdiger Offizier, wie ja überhaupt das Offizierkorps der argentinischen Marine durch tadelloses Benehmen sich auszeichnet. Der Kommandant des „Ynacayál", Leutnant z. S. Contal, hatte für diese Reise Urlaub und blieb auf dem „Libertad".

Die Besatzung, 18 Mann im ganzen, bestand aus Konskribierten, friedlichen netten Jungen, die ihren Dienst ruhig und still verrichteten und besonders beim Anlegen, Klettern auf Bäume, Aus- und Einladen grosse Gewandtheit und auch Kraft an den Tag legten.

Der Fahrplan sieht folgende Haltestellen mit Poststationen vor: Potrero Cerrado, San Javier, China Muerta, Pringles, Primera und Segunda Angostura, Travesia del Turco, Conesa; sodann, wenn's weiter stromaufwärts geht: Rincón del Palo, Caitacó, Castre, Negro Muerto, Chañares Altos, Traga-Tragua und Choële-Choël. Ein- oder zweimal im Jahr, bei Hochwasser, wird die Fahrt sogar bis zur Confluencia fortgesetzt und dann kommen noch dazu die Stationen: Chimpay, Chelforó, Santa Flora und Roca. Jedoch werden Ladung und Passagiere für jeden Rancho am Fluss angenommen, und wir hielten bis Conesa mindestens sechsmal täglich an, was keine geringe Verzögerung verursachte. Der reinste Tramway!

Die Flotille, welche den Dienst besorgt, besteht aus den drei Schraubendampfern „Ynacayál", „Sayhueque" und „Namuncurá" (dieser letztere ein kleines Ding) und dem Raddampfer „Teuco", alles Namen von Indianerhäuptlingen, die in die Vorgeschichte der Eroberung des Rio Negro-Tales verflochten sind.

Durch die verspätete Abfahrt wurde uns alsbald in Aussicht gestellt, dass wir bis Conesa sechs Tage unterwegs sein würden. Ich sage Tage, denn bei einbrechender Dämmerung wird jeweilen Halt gemacht und der Dampfer an einem der Weidenstämme, die hier zahlreich vorhanden sind, oder ausnahmsweise auch an eisernen Pflöcken, die in die Erde gerammt werden, vertaut. Für die Fahrt nach Conesa, welche in der Luftlinie 174 km, die Krümmungen des Flusses mit eingerechnet, etwa 320 km entfernt von Patagones liegt, braucht man also ungefähr die nämliche Zeit wie von Buenos Aires nach Asuncion, oder auf dem Meer bis nach Bahia!

Die Krümmungen des Rio Negro gehen manchmal fast in Spiralen über und bei jedem Hochwasser ändert der Fluss seinen Lauf. Inseln und Kanäle treten neu in die Erscheinung, das Fahrwasser wechselt von einer Seite nach der andern und es muss daher mit grösster Behutsamkeit gefahren und öfters gelotet werden. In dieser Beziehung waren wir mit unserem ernsten und zuverlässigen Don Roberto, der schon über ein Vierteljahrhundert den Fluss befährt, in guter Hut. Aber dem viel kleineren „Namuncurá" passierte es weiter oben, dass er auffuhr und mehrere Tage liegen blieb, bis das Steigen des Wassers ihn aus seiner fatalen Lage befreite.

Gegen Abend fing es wieder an zu regnen und um uns die Zeit zu vertreiben, weihte ich meinen Reisegefährten in die Geheimnisse des Piquetspiels ein. Er entwickelte eine unheimliche Auffassungsgabe, und am Ende war ich noch der Paganini der in Conesa in Aussicht stehenden Herrlichkeiten, die wir uns zu Gemüte führen wollten, denn an Bord gab es absolut keine geistigen Getränke, nicht etwa aus Prinzip, sondern aus Versehen!

Von da an hatten wir wieder schönes Wetter, wenn der Wind auch etwas kältlich uns um die Ohren pfiff. Den ganzen Tag spazierte man auf dem Oberdeck herum — das voller Kisten, Kasten, Stämme, Heuballen usw. war — um sich die Gegend zu besehen und mit den Einheimischen ihre Erlebnisse und Erfahrungen zu besprechen, wobei wir stets freundliches Entgegenkommen fanden. Die Fahrt bietet des Interessanten die Fülle, besonders an Hand der uns dazu gewordenen Erklärungen. Die Barrancas treten bald im Norden, bald im Süden näher an den Fluss heran, bald sieht man grosse „abras" (Niederungen) mit saftigem Gras bedeckt. Der Rio war im Steigen begriffen und bröckelte am Ufer ununterbrochen Erde herunter. Man konnte deutlich die Formation der Erdschichten beobachten; oft sah man metertiefen Humus.

Abends Ankunft bei der Haltestelle China Muerta und Anlegen bei Puerto Saavedra. Man muss sich aber nicht etwa vorstellen, dass man da Wohnungen vorfindet; erst tief im Hintergrund an der Barranca sieht man einige Behausungen. Ein sehr stattliches Gebäude ist das Geschäftshaus von Bartolo Bertorelli, leider zu weit entfernt, als dass wir es hätten erreichen können.

Das erste, was Passagiere und Besatzung jeweils bei den nächtlichen Haltestellen taten, war, ein grosses Feuer anzuzünden, teils um sich zu wärmen, teils um einen „asado" zu schmoren, so lange der mitgebrachte Fleischvorrat anhielt. Früher, als die Flussschiffahrt noch an eine Privatunternehmung verpachtet war, die mit Fug und Recht die Bezeichnung „Voleurs Réunis" verdient hätte, war es

Brauch, Vieh zu fangen und zu schlachten, natürlich ohne Bezahlung. Die Viehzüchter bekamen daher stets einen heilsamen Schreck, wenn sie die Dampfpfeife der Dampfer hörten, und trieben ihr Vieh möglichst weit in die Wälder zurück. Dieser Unfug ist seither abgeschafft worden; die Nationalregierung hält es doch unter ihrer Würde, ihre Seebären mit „ajenos“ (fremdem Vieh) zu nähren, und der Zahlmeister zahlt jeweilen „bar, was er verzehrt“, wie es schon zur Urzeit „im Schwarzen Walfisch zu Askalon“ Brauch und Sitte war.

Jene interessante Dampfschiffahrtsgesellschaft (Diego Castro & Cia. hiess die würdige Firma) benutzte ihr Privileg zu einem wahren Raubsystem für die Frachten, so dass es bald unmöglich wurde, etwas zu beziehen und Handel und Produktion völlig lahm gelegt wurden. Bezahlt wurde ausserdem niemand und als Herr Castro sich eines Tages veranlasst fühlte, den Staub von Patagones von seinen Füssen zu schütteln, war der Zustand der Dampfer ein derartiger, dass sie sozusagen betriebsunfähig waren. Alle drei ruhen seither friedlich in der Tiefe des Rio Negro, der wohl Mitleid mit ihnen gehabt hat.

Heutzutage fahren die Regierungsdampfer mit einem sehr annehmbaren Frachttarif, der zwar ein Defizit lässt, aber die Behörden sind doch zu der vernünftigen Ansicht gekommen, dass man der kärglichen Bevölkerung entgegenkommen muss, wenn man sie zu erhöhter Tätigkeit und Produktion anspornen will.

Immer noch stieg das Wasser und unser kleines Ungetüm schneuzte, schnaubte, pustete und zitterte, so dass es Abel für geraten fand, schon morgens 8½ Uhr wieder anzulegen, obschon dieser Platz keine eigentliche Haltestelle war. Durch Pfeifen wurde ein Peon des Bewohners dieser Scholle herangelockt und ihm eine Anzahl Frachtstücke ausgehändigt, worunter auch zwei komplette eiserne Bettstellen mit Zubehör. Da er „von nischt wusste“, nahm er alles seelenruhig in Empfang. In Conesa gab's aber dann wegen dieser Ausschiffung eine etwas erregte Erörterung. Dort hatten zwei junge Paare auf die Ankunft des „Ynacayál“ gewartet, um in den heiligen Ehestand zu treten, wobei jene beiden Betten eine nicht unbedeutende Rolle zu spielen berufen waren. Statt dessen wurden dem Bräutigam, dessen Gesicht recht lang wurde, eine Anzahl Röhren für eine Windmühle eingehändigt. „Und auf diesen Röhren soll ich nun schlafen!“ meinte er wehmütig. Tableau! — Auf der Frachtliste waren „caños“ mit „camas“ verwechselt worden; das kommt vom undeutlichen Schreiben! Wann die beiden Ehepaare, die dann trotzdem sich trauen liessen, in den Besitz ihrer Betten und der Estanciero bei Pringles zu seinen Wasserröhren gekommen ist, wissen wir nicht, aber eine längliche

Weile wird es bei den dortigen Verkehrsverhältnissen schon gedauert haben.

Die beiden Angosturas, die wir kurz darauf passierten, drängen die Wassermassen des Flusses auf 200 m zusammen und hier sind die tiefsten Stellen. Die Strömung ist sehr reissend. Bei einer Haltestelle um Mittag zeigte uns Abel einen vom Rio neu gebildeten Flusslauf. Wir sahen auch einen vom Wasser auf 300 m durchgebrochenen Fahrweg.

Jetzt hatte das Hochwasser seinen höchsten Stand erreicht und fing nunmehr wieder an zu sinken. Allmählich wurde auch das Wasser etwas klarer und die Filter konnten wieder funktionieren.

Mittags passierten wir auf dem Nordufer eine Stelle, woselbst ein Reiter durch Gestikulationen den Dampfer zum Halten veranlasste. Der Mann erkundigte sich nach mehreren Gepäckstücken, die er in Patagones bestellt hatte. Es fand sich aber nichts an Bord vor für ihn und wehmütig trabte er wieder von dannen. „El pobre no ha sido atendido" (der arme Teufel ist nicht bedient worden), meinte der Kommissär mitleidig.

Gegen 2 Uhr kamen wir nach der Hafenstadt Pringles. Dieser Punkt ist ausersehen als Einmündung des grossen Kanals, der durch die „abra" (Verflachung der Barrancas) und die Cañada Grande nach San Blás führen soll. Die Ueberschwemmung von 1899 hat mit dem alten Pringles „tabula rasa" gemacht. Die aus „adobes" und Lehm gebauten Häuser haben sich in ihre ursprünglichen Bestandteile aufgelöst und sind von den Fluten weggeschwemmt worden. Zugleich bildete sich etwa 1 km landeinwärts gegen die nördliche Barranca zu ein Seitenarm des Flusses, der zwar nur als „zanja" (Graben) bezeichnet wird. Da Pringles immerhin eine ziemlich bedeutende Zone mit Waren versieht, so wurde am Fuss der Barranca eine neue, saubere und aus soliden Backsteinhäusern bestehende Ortschaft angelegt, die man von weitem sieht, aber zu Fuss nicht erreichen kann; das Wasser ist zu tief und eine Brücke existiert noch nicht. Um den Verkehr mit dem Flusstal nicht einzubüssen, wurde indes auch das alte Städtchen wieder aufgebaut, und zwar recht solid und stattlich. Hier existiert auch ein Salesianerkloster mit Schule. Die Einwohner des Tales sind auf diese Schulen, welche zugleich Internate sind, angewiesen, denn andere Gelegenheiten zum Schulbesuch existieren nicht. Bloss in Conesa gibt es neben der Salesianerschule noch eine Staatsschule. In Pringles fanden wir grosse, wohlassortierte Geschäftshäuser vor, wo man sich auch geistig wieder erquicken konnte. Der Schwiegervater von Abel, der alte Perez, der seit über vierzig Jahren hier ansässig, gab uns recht interessante Aufschlüsse über die Entwickelung der Ge-

gend und wie es gekommen, dass die ursprüngliche Kolonie sich aufgelöst habe.

Mehrere neue Passagiere stiegen in Pringles ein. Um 4 Uhr Abfahrt nach der Estancia Sauce Blanco von Sylvestre Contin in Viedma, einem bedeutenden Etablissement. Die Kämpe sind hier am Nordufer sehr schön, die Barranca tritt weit zurück.

Zum ersten Male hatten wir eine schöne, mondhelle Nacht, und Abel benutzte dies, um bis 8 Uhr zu fahren. Dann wurde das Schiff mitten in ein grosses Weidengestrüpp hineingelenkt und hier vertaut. Ein Feuer konnte aber hier nicht angezündet werden, da das Ufer unter Wasser stand. Während die Grosszahl der Passagiere fast bis zur Morgenfrühe Trucco zu spielen pflegte, vertrieben wir uns die Zeit mit allerlei Kampgesprächen. Man muss sagen, wenn man einmal das Vertrauen der „Südgrinde" erworben hat, so sind diese von Natur aus ruhigen und friedfertigen Leute sehr zugänglich. Nur vorstellen tun sie sich nicht; ihr Mittel, das Wesen eines Fremden auszuforschen, besteht, wie gesagt, in Erzählungen, wobei manchmal eine drastische Phantasie entwickelt wird.



Windmühlen zum Wasserpumpen beim Hause von Schauffler.
Herr und Frau Heinrich G. Rhode.
Verwitterte „Barrancas“ bei der Cuenca Vidal.



Auf der Kolonie Tres Bonetes.



Indianer-Tolderia im Kamp des Kaziken Payleman.

VII.

Unglück auf dem „Namuncurá". — Plúmens künftige Rebberge. — Seltsame Kaktusse. — Alfalfa-Transport. — Patagonisches Heilverfahren. — Ein Indianer als reicher Estanciero. — Ziegen auf einem Baum! — Ankunft in Conesa. — Gutachten über die bisher durchfahrenen Kämpe.

In Pringles erfuhren wir aus einem Telegramm, der „Ynacayál" müsse von Conesa aus stromaufwärts fahren, um dem „Namuncurá" zu Hilfe zu kommen, der aufgefahren sei. Herr Abel machte ein bitteres Gesicht dazu, denn sein Oelvorrat für die Maschinen erlaubte ihm nicht, einen Tag mehr als die vorgesehene Reisezeit in Anspruch zu nehmen. Glücklicherweise waren die Befürchtungen des Lotsen insofern unbegründet, als wir am nächsten Tag dem „Namuncurá" begegneten, der mit voller Kraft stromabwärts fuhr. Seine Flagge war auf Halbmast gehisst und beim Vorübersausen rief uns der Kommandant zu, infolge einer Kesselexplosion sei der erste Maschinist, ein Deutscher, getötet und drei Mann verwundet worden. Dann entschwand der „Namuncurá" um eine Flussbiegung unsern Blicken und wir erfuhren später, dass der verunglückte Maschinist in Patagones mit militärischen Ehren begraben worden sei; den Namen konnten wir jedoch nicht in Erfahrung bringen.

Der nächste Halt war die Ausschiffungsstelle des Herrn Plúmen auf dem Nordufer. Seine Frau und fünf Töchter erwarteten ihn am Ufer. Hier wurden Reis, Mehl und eine grosse Sendung Rebstöcke ausgeladen. Herr Plúmen lud uns ein, in zwei Jahren hier mit ihm selbstgezogenen Wein zu trinken, was wir ihm auch versprachen. Dieser Mann hat am Rio Negro viel mitgemacht; er besitzt grosse Energie und ist das Vorbild eines Ansiedlers, wie sie diese Zone gebraucht. Möchten nur recht viele Kolonisten à la Plúmen das Tal des Rio Negro bevölkern!

Nach zweistündiger Fahrt hielten wir am Südufer, wo die Barranca der ersten Meseta ganz nahe an den Fluss herantritt. Wir er-

kletterten sie und fanden dort Kaktusse von einer höchst eigentümlichen Formation; auch im Geröll allerlei ganz merkwürdige Steine, welche Zeugnis davon ablegen, dass vulkanische Erschütterungen und auch Moränen alter Gletschergebilde hier in der Vorzeit das Geröll aus den Cordilleren bis zum Ozean geschleppt haben. Man hatte hier einen grossartigen Ausblick auf das Tal, welches auf der Nordseite wohl 20 km breit ist.

Gegen Abend wurde bei dem Kamp von Tomasini angehalten und etwa 200 Ballen Alfalfa aufgenommen. Das ganze Deck war nun vollgeladen, hoch aufgetürmt mit Heu. Am Sonntag Mittag wurde ein Teil dieses „pasto" im Geschäftshaus von Aramburú bei der Ortschaft Moron, die aus etwa zehn Häusern besteht, wieder ausgeladen. Hier stieg ein Passagier an Bord mit einer verbundenen Hand. Er hatte sich eine Brandwunde zugezogen. Die Behandlung derartiger Zufälle ist sehr einfach: es wird feuchter Kuh- oder Pferdemist aufgelegt und ein Verband gemacht, „y se acabó". So wie so hätte der Mann an Bord auch keine andere Hilfe gefunden, denn Aerzte und Apotheken gibt es auf der Rio Negro-Flottille auch heute noch nicht.

Am 30. Juli passierten wir die Estancia des alten Häuptlings Tasoël Payleman vom Stamme der Manzaneros. Dieser war einer der ersten, der die Erfolglosigkeit einer Verteidigung gegen die 1879 unter Roca vorrückende argentinische Armee einsah und sich daher mit seinen Kriegern unterwarf. Sie wurden im Besitz ihres Landes gelassen und heute ist Payleman ein reicher Mann und seine Leute mindestens wohlhabend zu nennen. Man rühmt sehr seine Gastfreundschaft. Die Zeit war zu knapp, um hier an Land zu gehen.

Als wir von diesem Punkt abfuhren, natürlich unter dem entsprechenden Gepfeife, entdeckten wir auf einem hohen Weidenbaum, der etwas nach dem Fluss übergebeugt war, verschiedene schwarz und weiss gefleckte Tiere; und als wir näher hinsahen, war es eine Ziege mit mehreren Zicklein, welche aus Schreck über das Pfeifen auf den Baum geklettert waren. Als wir einige Quadras vorüber, konnten wir mit dem Fernglas beobachten, wie die Ziegen, nachdem sie sich vom Schrecke erholt, wieder herunterkletterten.

Von der ehemaligen Kolonie Frias, auf dem Südufer, sind bloss noch einige „taperas" (verfallene Hütten) zu sehen, dafür fand sich eine Niederlassung unweit Rincón Sarmiento, wo der Sizilianer Rafael Crivado einen „boliche" besitzt, wo es sogar Quilems-Bier gab. Wir fanden hier einen belgischen Ingenieur nebst entsprechendem Personal mit Vermessungsarbeiten beschäftigt. Eine Reihe von Hügelketten zieht sich hier dem Fluss entlang und die Kämpe machen einen guten Eindruck.

Obschon wir in der Folge das Städtchen Conesa sozusagen zum Greifen vor Augen hatten, dauerte es wegen der vielen wahrhaft phantastischen Krümmungen des Flusses doch noch bis 2½ Uhr nachmittags, ehe wir bei recht warmer Witterung unsern Fuss an die Gestade dieser Stadt setzen konnten.

Hier möge ein weiteres Gutachten des Herrn B. Brinkma[illegible] über die Bodenbeschaffenheit der Kämpe eingeschaltet sein, welches dem Leser, der sich für Kolonisationsfragen interessiert, wertvoll sein dürfte.

„*Bahia San Blás.* Angrenzend an die Kämpe von Serantes in der Richtung nach Süden treffen wir wieder einige der Familie Mulhall gehörende, Rincón de Walker und Isla del Jabalí mit Namen. Ersterer ist mehr oder weniger von derselben Qualität wie die besseren Kämpe von Serantes. Die Isla del Jabalí dagegen, welche ungefähr 3½ Leguas gross und nur durch einen schmalen Meeresarm von dem Festlande getrennt ist, hat unzweifelhaft den besten Ackerboden aufzuweisen, der an der ganzen Küste anzutreffen ist. Dazu kommt noch, dass dieses Land direkt am Hafen liegt und infolgedessen auch nicht, was die Lage anbetrifft, übertroffen werden kann.

„*Von Bahia San Blás nach Patagones.* Auf dieser Strecke (Distanz ungefähr 18 Leguas) finden sich wenig Ländereien, welche für Ackerbau geeignet sind. Die Formation ist teils wellenförmig, teils hügelig und an vielen Stellen von kolossalen ‚salitrales' durchbrochen. Der Boden ist obendrein sehr humusarm und mit vielen Kieselsteinen vermischt.

„Eine Ausnahme davon ist jedoch ein Landstrich ‚Cañada Grande' genannt, ein früherer Ausfluss des Rio Negro, etwa 5 Leguas nördlich von Patagones gelegen und ungefähr 2 Leguas breit. Diese sogenannte Cañada hat guten Ackerboden, ist vollständig eben und nur mit wenig Buschwerk bestanden. Das hier viel vorkommende Gestrüpp, ‚Uña de Gato' (Katerkralle) genannt, würde kein grosses Hindernis sein, weil selbiges sich leicht umpflügen lässt. Die Erde ist ein fruchtbarer Alluvialboden, geeignet für alle Arten Getreide und Alfalfa. Das Wasser steht ziemlich nahe und ist in den vorhandenen Brunnen fast durchgehend süss.

„*Das Tal des Rio Negro.* Ueber das Rio Negro-Tal ist schon so viel geschrieben worden, dass es schon oft Gesagtes wiederholen hiesse, wenn ich näher darauf eingehen würde, und beschränke ich mich daher darauf, einige Beobachtungen hier wiederzugeben.

„Die Durchschnittsbreite des Rio Negro-Tales ist ungefähr 10 km. Die Erde, ein Alluvialboden von der besten Sorte und infolgedessen von ganz ausserordentlicher Fruchtbarkeit, geeignet für die Anpflanzung aller Arten Getreide, Gemüse, Alfalfa und Obst. Die höher ge-

legenen, d. h. gegen die Barranca ansteigenden Kämpe würden schon jetzt ein gutes Land für die Kolonisation abgeben, weil hier eine Ueberschwemmung nicht so leicht zu fürchten ist. Bei einer durchgeführten Flussregulierung aber kann man das ganze Rio Negro-Tal als ein wirklich ideales Gebiet für die Kolonisation bezeichnen.

„Was jedem, der zum ersten Male den Rio Negro besucht, auffallen muss, ist die unglaubliche Indolenz seiner Anwohner. Mit Ausnahme von Patagones und Viedma findet man fast gar keine Anpflanzungen von Getreide, und doch werden für Mais 8 bis 10 Pesos bezahlt. Alfalfares gibt es hin und wieder einige, welche ein ganz ausserordentlich gutes Resultat ergeben (7 bis 9 Schnitte) und von allerbester Qualität. Trotzdem reicht die Produktion nicht aus, um den Konsum zu decken. In Conesa wurden für die 1000 Kilos gepresster Alfalfa 50 Pesos bezahlt.

„Auch auf andere Weise zeigt sich die Indolenz eines grossen Teils der Anwohner des Rio Negro. Hat z. B. der Rio bei irgendeiner Hochflut einen Kanal quer ins Land hinein gerissen, so kümmert man sich nicht im geringsten darum, sondern lässt den Kanal, welcher anfangs wahrscheinlich mit wenig Mühe hätte verstopft werden können, ruhig offen, die nächste Hochflut reisst dann gewöhnlich ein ganz beträchtliches Stück Land weg und der Fluss hat eine Insel mehr. Ebensowenig sucht man sich gegen das ‚Anfressen' des Flusses zu schützen, obschon man sieht, dass hierdurch vielleicht Hunderte von Hektaren des besten Landes verloren gehen. Und doch könnte diesem Uebel so leicht abgeholfen werden durch Anlage von Schutzwehren, wozu ja das Material im Ueberfluss allerwärts vorhanden ist, oder durch Anpflanzung von Korbweiden an den gefährdeten Stellen usw. Am Rio Negro scheint man zu denken: ‚Gott hat's gegeben, Gott hat's genommen', und es wäre nur zu wünschen, dass diese gegenwärtige Bevölkerung durch eine tatkräftigere Rasse baldigst ersetzt würde.

„Die erste Sektion des Rio Negro-Territoriums. Diese Sektion besteht zum grössten Teile aus einem hügeligen Hochplateau, welches nach der Küste zu sich etwas abflacht. Der Boden ist fast durchweg steinig und sehr humusarm, nur in einigen Niederungen und in der Nähe der Küste etwas besser. Fast die ganze Oberfläche ist mit dichtem Buschwerk und Gestrüpp bestanden, hauptsächlich jarilla, piquillin. alpataco, mata-sebo, mata negra, uña de gato usw.

„Das Wasser steht hier fast überall sehr tief, und man kann auf eine Durchschnittstiefe von ungefähr 75 bis 80 m rechnen. Allerdings gibt es auch einige Brunnen, welche Wasser auf einer Tiefe von 20 bis 25 m aufweisen, wogegen an vielen Stellen Wasser wohl kaum

unter 150 m zu finden ist. Die Qualität des Wassers lässt ebenfalls viel zu wünschen übrig, und süsses Wasser gehört jedenfalls zu den Seltenheiten.

„Für Ackerbau sind die meisten Kämpe nicht geeignet, und auch für Viehzucht ist ihr Wert sehr problematisch. Es könnte hier der Wasserverhältnisse halber nur Schafzucht in Betracht kommen, welche vielleicht für die ersten Jahre ein gutes Resultat ergeben würde. Auf die Dauer halten aber diese Kämpe, wie die Erfahrung lehrt, eine stärkere Bestockung mit Schafen nicht aus. Die meisten Gräser können sich zwischen dem Geröll und den Kieselsteinen nicht genügend festwurzeln und werden von den Schafen ausgerissen, wodurch der Kamp nach einigen Jahren fast gar keine guten Gräser mehr aufzuweisen hat.

„Zwischen Conesa Norte und Juan de Garay kann man Kämpe antreffen, die den obengenannten ganz ähnlich sind, wo früher 2000 bis 3000 Schafe auf der Quadrat-Legua weideten und wo jetzt 1000 Stück auf der gleichen Fläche vor Hunger sterben. Gras gibt es hier kaum noch einen Halm, und die Tiere leben kümmerlich von den Blättern des piquillin.

„Wie die Käufer der Fiskal-Ländereien (der letzten Remates) bei einem Durchschnittspreis von ungefähr 40 000 Pesos die Quadrat-Legua, ohne Brunnen und Einzäunung, auf ihre Rechnung kommen wollen, ist mir unbegreiflich.“

VIII.

Empfang in Conesa. – Festgefahren. — Wehe, wenn sie losgelassen! — Ein patagonischer Richter. — Was eine Eisenbahnstudie alles ausmacht. — Brinkmann wird Ingenieur. — Conesa und Umgebung. — Hotel del Ferro Carril. — Die Feier des 1. August. — Ein angehender Doktor als Peon. — Eine strapaziöse Ausfahrt. — Die sogenannte Laguna Cortéz. — Selbstmordland! — Wer will Porzellanerde kaufen? — Der Campeon knickt zusammen. — Conesa kauft Fräcke. — Der „Doppeladler" findet Bewunderer.

Der Landungsplatz in Conesa ist unverändert wie ich ihn vor neun Jahren angetroffen; diesmal gestattete jedoch das Hochwasser, direkt an der Böschung anzulegen und ohne Kletterübungen den Strand zu betreten. Wir waren von Patagones aus telegraphisch an einen Herrn Juan Gauna, Kaufmann, empfohlen, der sich denn auch zu unserm Empfang eingefunden und vorsorglicherweise im einzigen Hotel, welches Conesa aufzuweisen hat, bereits ein Zimmer belegt hatte; dies kam uns sehr zu statten, denn alles war gepfropft voll und die übrigen Mitreisenden mussten sehen, wie sie in den Almacenes Schlafgelegenheit fanden. Es waren nämlich in den letzten Tagen eine ganze Anzahl Interessenten für das Regierungsland südlich von Conesa eingetroffen; fast alle verfügbaren Fuhrwerke und Pferde waren gemietet, um sich diese Kämpe anzusehen, und die bevorstehende Versteigerung bildete natürlich in allen Kreisen das Tagesgespräch.

Nachdem wir von unserm Zimmer durch Einräumen des Gepäcks offiziell Besitz genommen und an der Bar uns vom Vorhandensein von allerlei trinkbarem Stoff überzeugt hatten, war unser erster Gang nach dem Telegraphenamt, um uns nach dem Abfahrtstag des „Presidente Quintana" von San Antonio zu erkundigen. Ein Telegramm war denn auch bereits da, mit der Meldung, dass dieser Dampfer schon am nächsten Tage, 31. Juli, die Anker lichten werde. Also war nicht daran zu denken, diese bequeme Reisegelegenheit zu benutzen, und somit hatte es für uns auch weiter keinen Zweck, die strapaziöse Reise nach San

Antonio anzutreten, da wir doch auf demselben Wege wieder hätten nach Conesa zurückkehren müssen, indem unsere Absicht, via Choële-Choël zu reisen, durch ein Telegramm des Herrn Horacio Mayer in La Josefa, dass die Wege durch den kürzlich gefallenen Regen unpassierbar geworden seien, schnöde vereitelt wurde. Nun wurde Kriegsrat gehalten: Sollten wir mit dem „Ynacayál" am folgenden Tage wieder stromabwärts fahren oder sollten wir einige Tage in dieser interessanten Seestadt verharren und uns dann der Diligencia nach Juan de Garay (an der Südbahn) anvertrauen? Der liebenswürdige Herr Gauna bestimmte uns für die letztere Route, indem er uns in Aussicht stellte, er werde uns Wagen und Pferde besorgen, um uns die Umgebung wenigstens zu zeigen, ein Versprechen, das er denn auch hielt.

Während die Geschäftsreisenden wie wilde Tiger mit ihren Mustern über den hohen und niederen Handelsstand herfielen, wobei auch der fliegende Buchhändler mit seinem Sohn einen regen Geschäftsgeist entwickelte — die Locken hatte er sich aber schleunigst schneiden lassen, zur Hebung seines Kredits — und u. a. auch Samenpakete aus Deutschland (Gemüse, Blumen usw.) zum Verkauf offerierte, stellte uns der behäbige Hotelier Joaquin Gonzalez, Konzessionär der Quilmesbrauerei (aha!), dem Richter Dalmiro Payeras und mehreren Geschäftsleuten vor und hatte einen riesigen Stolz auf uns. Wir hatten nämlich einen Plan der Regierungsländereien und ein Croquis der projektierten Eisenbahnkonzession Doll & Co. mitgebracht und breiteten diese mächtige Karte auf dem Billard aus, was alsbald eine wahre Volksversammlung zur Folge hatte. Niemand in ganz Conesa hatte eine Ahnung davon gehabt, dass eine Unternehmung im Gange sei, welche beabsichtige, dieses Städtchen mit San Antonio sowohl als mit dem Norden durch einen Schienenstrang in Verbindung zu bringen, und mit andächtiger Neugier und aufgerissenen Nasenlöchern nahm man die Erläuterungen des Herrn Brinkmann über diese Eisenbahnkarte und die Zukunft dieser Zone entgegen. Jedermann suchte sich durch Offerieren einer Runde in unsere Gunst zu setzen, und die geographisch-kolonisatorische Erörterung artete in eine ziemlich feuchte Sitzung aus. Zum Glück hatten wir die Einladung des Herrn Abel angenommen, das Abendessen in Gesellschaft der beiden Offiziere mit ihm an Bord einzunehmen, und so trennten wir uns denn bei anbrechender Dunkelheit von der durch unsern Besuch in gelinde Aufregung versetzten Gesellschaft. Die Einladung an Bord trug des weiteren mächtig zur Erhöhung unseres Ansehens bei, und als wir zurückkamen, war das Schankzimmer des Hotels voll lebhaft die Eisenbahnfrage diskutierender Conesaner.

Am andern Tag war unser Ruf bereits begründet. Herr Brinkmann war von Volkesgnaden zum Ingenieur avanciert und das ging so zu: So gegen 9 Uhr erschien der Richter mit einem Wagen, um uns zu einer Spazierfahrt abzuholen. An der Bar des Hotels waren bereits verschiedene biedere Einwohner versammelt und diskutierten über die neue Eisenbahn; der dicke Wirt schmunzelte von einem Ohr bis zum andern, denn so lebhaft war es jedenfalls in Conesa schon seit längerer Zeit nicht mehr zugegangen — man denke: ein Dampfer mit einer Horde von Geschäftsreisenden angekommen, viele Landbesichtiger im Ort, Eisenbahn und grosser Aufschwung in Sicht! Ganz Conesa strahlte! Da nahm mich einer der Anwesenden auf die Seite und flüsterte mir geheimnisvoll zu:

„Sagen Sie mal, lieber Freund" ('amigo' waren wir natürlich schon mit der ganzen Südgrindgesellschaft), „ist das denn auch wirklich alles wahr, was uns gestern der Ingenieur, der mit Ihnen gekommen ist, erzählt hat . . . ?"

„. . . . Ingenieur?" war meine erstaunte Gegenfrage.

„Ja, natürlich, Ingenieur!" lautete die etwas ungeduldige Antwort. „Sie werden uns doch hoffentlich hier nicht für so beschränkt halten, dass wir nicht sofort erkannt haben, dass Herr Brinkmann ein Ingenieur ist."

„Nun, wenn Sie's erkannt haben, dann will ich's ja zugeben", sagte ich, und als dann Brinkmann auf der Bildfläche erschien, konnte er sich des Titels Ingenieur nicht mehr erwehren und ergab sich mit Würde in sein Schicksal. Wer heute etwa in Conesa es bestreiten wollte, dass Brinkmann Ingenieur sei, der würde dort nur einem mitleidigen Lächeln begegnen.

Wir fuhren zunächst nach dem Hafen, um uns zu verabschieden. Am Strand herrschte reges Leben. Die ganze Ladung war an Land geschafft worden und jeder Geschäftsmann suchte sich nun aus, was ihm gehörte. Ganz befriedigt war aber eigentlich niemand, denn viel Gepäck und Waren hatten in Patagones zurückbleiben müssen, bis zur nächsten Abfahrt.

Dann ging's hinaus nach der Quinta des Richters Payeras, etwa 6 km westlich, durch schönes Land, das aber nicht bebaut ist. Die Chacra ist an einen ledigen Franzosen, Namens Gignet, vermietet, der recht fleissig arbeitet und daher auch schöne Resultate aufzuweisen hat. Unterwegs sahen wir eine grosse Ziegelei und konnten uns da von der humusreichen Bodenbeschaffenheit überzeugen. Dann kamen wir zu einem „boliche", einer Art Gastwirtschaft, wo wir vorzügliches Quilmesbier vorgesetzt bekamen. Auch hier hatten wir wieder Gelegenheit, eine Schar reizender Mädchen zu bewundern.



Fähre bei Conesa.



Ein Corral, mit Weidenpfosten eingefenzt, unweit Conesa.



Ein Dampfer der Südlinie an der Landungsbrücke von San Blás.



Fähre über den Neuquen unweit der grossen Brücke.

Der Richter, seit 1883 in Conesa ansässig und aus Cármen de Patagones gebürtig, ist zugleich Lehrer der Staatsschule. Er ist eine wahre Fundgrube zur Erkundigung der Rio Negro-Verhältnisse und sehr fortschrittlich gesinnt. Seiner Initiative ist es auch zu verdanken, dass in Conesa eine Volksbibliothek ins Leben gerufen worden ist, die schon mehrere hundert Bände aufweist und fleissig besucht wird. Das Städtchen hat heute etwa 800 Einwohner und es herrscht eine rege Bautätigkeit. Erst kürzlich hat die Regierung wieder zwei Chacras zum Stadtgebiet geschlagen, für Bauplätze. Von der ehemaligen Ackerbaukolonie sind jedoch nur noch spärliche Spuren zu entdecken. Von was die vielen Geschäftshäuser, die durchschnittlich recht gut assortiert sind und im ganzen ein Kapital von einer halben Million Pesos aufweisen sollen, eigentlich leben, haben wir aber nicht recht begreifen können. Fast alle Almaceneros sind Spanier, die Gewerbetreibenden Italiener. Deutsche fanden sich zwei vor, einer Namens Brandt, wohlbestallter Buchhalter im grössten Geschäftshaus des Ortes, von José Arana & Cie., der andere ein etwas defekter ehemaliger adeliger Offizier, der sich als „alambrador" (Einzäuner) beschäftigt und seit vielen Jahren in der Gegend ist.

An der Plaza steht das Salesianerkloster mit einer kleinen Kapelle. Man war eben dabei, einen Bewässerungsgraben aufzuwerfen, um Bäume zu pflanzen. Wir fanden hier ein merkwürdiges Unkraut mit strohgelben, spiralförmig gewundenen harten Früchten, „pata de loro" genannt. Die Bauart der Häuser ist solid und die Strassen in gutem Zustand. Conesa liegt in einer Mulde, ringsum von den Barrancas der ersten Meseta eingeschlossen, welche hier bis etwa 4 km an den Fluss herantritt. Der Rio Negro ist hier sehr breit und reissend.

Abends kamen die Galeras von Patagones und von Juan de Garay her an und brachten Post, worunter auch „La Prensa" bis zum 26. Juli; wir konnten uns durch die Lektüre einigermassen dem allgemeinen Eisenbahngespräch entziehen. Um aber in der Rolle zu bleiben, liessen wir hier und da technische Ausdrücke, wie „terraplenes", „puntarieles", „distancias kilométricas (Eisenbahndämme, Schienenendpunkt, kilometrische Distanzen) u. dgl. m. fallen, wobei jedesmal die ganze Gesellschaft wie elektrisiert emporfuhr. Zum Schluss wurde unter allgemeinem Jubel die Ankündigung des biederen Don Joaquin begrüsst, dass er seine bisher namenlose Fonda fortan „Hotel del Ferro-Carril" benennen werde und einem Maler bereits Auftrag gegeben habe, diese Inschrift an der Front des Hauses anzubringen.

Als ich sodann den Leuten noch bekannt gab, dass der morgige 1. August der „Dia Patria" meines Heimatlandes, der Schweiz, sei, wurden mir vor Begeisterung fast die Hände abgedrückt und alsbald

wurde vereinbart, ein Glückwunschtelegramm an die Schweizer Kolonie in Buenos Aires zu senden, das von zahlreichen Südgrinden mitunterschrieben wurde. An Eidgenossen existiert hier nur die Familie Tissot, deren Oberhaupt, Freiburger, ehemaliger Kolonist in Baradero, etwa 20 km flussaufwärts eine Käserei und etwas Gemüse- und Getreidebau, ganz besonders aber Alfalfa-Wirtschaft betreibt. Ich liess ihm durch einen „chasque" (reitenden Boten) unsern Besuch für den folgenden Tag zur gemeinschaftlichen Begehung unseres vaterländischen Ehrentages ankündigen, und da uns das Wetter in freundlichster Weise begünstigte, so fuhren wir andern Tags denn auch hin, wobei der liebenswürdige Kaufmann Manuel Castro den Cicerone machte. Wir wurden freundschaftlichst aufgenommen und feierten bei famosem Chocolin und einem herrlichen Frühstück das Schweizerfest in dieser gemütlichen Familie.

Tissot arbeitet in Gemeinschaft mit einem hiesigen, sehr unternehmenden und tatkräftigen Estanciero, Ramon Ramos Otero, einer reichen Porteñofamilie entsprossen. Er sollte studieren und Doktor werden, aber er hatte mehr Hang zum Kamp, und eines schönen Tages war er aus der Hauptstadt verschwunden, um als Peon unter anderm Namen bei einem englischen Ingenieur in Dienst zu treten, der in den Kordilleren Vermessungen vornahm. Nach Buenos Aires zurückgekehrt, bedeutete ihm der Engländer, er möge andern Tags auf seinem Bureau vorsprechen, um seinen Lohn in Empfang zu nehmen; aber wie riss er die Augen auf, als dann ein fein gekleideter Herr erschien, in Gehrock und Handschuhen und sich ihm als s in Peon Ramon vorstellte. So erzählte uns sein Mayordomo, Herr Gerhard Preckel, aus Ayacucho, von deutscher Abkunft. Im Estancia-Gebäude trafen wir auch einen aus Entre Rios hierher gekommenen Deutschen, Namens August Preuss, mit seiner Familie, der sich weiter oben am Fluss Land gekauft hat, krankheitshalber aber einige Tage die Gastfreundschaft des Herrn Preckel in Anspruch nehmen musste. — Das muss man den Südgrinden lassen: gastfreundlich sind sie alle, ob's nun Gallegos, Basken, Italiener oder sonstwas seien, von den Hiesigen nicht zu sprechen, denn die Gatfreundschaft der „Criollos" ist ja eine der schönsten Charaktereigenschaften der Bewohner dieses Landes. Ein entsprechendes Beispiel fanden wir dann auf dem weiteren Rückweg in der Estancia des aus Patagones gebürtigen Estanciero Antonio W. Guerrero, der uns sogar seinen Wagen und Pferde zur Verfügung stellte. Herr Guerrero hat sich hier niedergelassen, um Rindviehzucht zu treiben und hat bereits einige Stück Rassenvieh sich zugelegt. Grosse Alfalfares sind im Anbau, ebenso ein schönes Estancia-Gebäude.

Zahlreich sind hier die Gürteltiere, die Martinetas (eine Art Fasane) und Rebhühner. Man erzählte uns, dass die Kinder die Gürteltiere mit Leichtigkeit einzufangen wüssten.

Da Brinkmann den Wunsch geäussert hatte, wenn möglich die sagenhafte Laguna del Gualichu (das „u" wird beim Aussprechen verschluckt) zu sehen, so hatte sich Herr Gauna inzwischen umgetan und erschien im Hotel mit der Meldung, dass für den nächsten Tag früh Wagen, Pferde und Kutscher für den Ausflug dorthin bereit seien. Es wurde aber 10 Uhr vormittags, bis wir abfahren konnten; in Conesa scheinen die Leute nicht Freunde des Frühaufstehens zu sein.

Jetzt kam die eiserne Ration, der Proviant, den ich noch in Buenos Aires eingekauft, zur Geltung, denn man sagte uns, dass wir bis dorthin nichts, aber auch absolut nichts vorfinden würden. Es war denn auch so. Der Wagen, den man uns geschickt hatte, war schon mehr ein Karren; Federn besass er nicht. Der Kutscher, ein Halb-Indianer, war von einer geradezu unheimlichen Schweigsamkeit. Nachdem wir die erste Hügelreihe überschritten, sahen wir gleich wieder eine zweite, höhere, vor uns, und so ging es den ganzen Tag über Hügelrücken herauf und herunter. Der Weg war nicht schlecht, aber trotzdem wurden wir schauerlich durchgerüttelt. Wir trafen unterwegs einige Kampbesichtiger mit Pferdetropillas; die Leute sahen sehr missvergnügt aus. Gegen Sonnenuntergang kamen wir zu einem „jahuel", wo ein Indianer aus 40 m Tiefe Wasser zum Viehtränken zog. Ueberall, wo Wasser hingedrungen war, stand eine üppige Vegetation, während sonst nur Buschland mit Kiesgeröll („pedregullo") zu beobachten war; die Geröllschicht ist aber manchmal nur wenige Zentimeter dick. Der Indianer sagte uns, nach der Laguna des bösen Geistes (Gualích') könnten wir heute nicht mehr gelangen, es sei zu weit, aber bis zur Laguna Cortéz reichte es noch. In der Tat langten wir gerade bei Anbruch der Nacht dort an und fanden ein kleines Zeltlager vor. Es wurde ausgespannt und unser Kutscher galoppierte mit den Pferden zurück zum „jahuel" und zu seinem Stammesbruder. Wir hatten über 60 km Fahrt hinter uns und jeder Knochen im Leib tat uns weh. In einer aus Pfählen und Eisenblech hergestellten Behausung, die jedoch nur drei Wände aufwies, brannte ein Feuer, und dorthin richteten wir unsere Schritte. Wir fanden mehrere Männer um das Feuer hockend und eine Frau richtete Suppe an. Sie lud uns ein, mitzuhalten, was wir dankend annahmen, denn es war inzwischen empfindlich kalt geworden und etwas Warmes war uns daher hochwillkommen. Wir hockten also in den Kreis der stumm dasitzenden Männer und langten zu. Als Beitrag zur Mahlzeit spendeten wir zwei Flaschen Chocolin und frische Galletas; da die Leute schon lange keinen Wein mehr gesehen hatten, so fand

er alle Anerkennung und löste die Zungen. Wir erfuhren, dass an dieser Stelle ein Brunnen gegraben wurde, unter Leitung des Franzosen Augustin Bebe aus San Antonio. Er hatte seine Frau und ein kleines Töchterchen mit, die in einem Zelt nebenan hausten, eine äusserst primitive Haushaltung, wie sie eben nur bei einem solchen Provisorium möglich ist. Denn man hatte gehofft, ebenso wie bei dem nicht fernen „jahuel“ der ausgetrockneten Laguna Cortéz, bei etwa 40 m Wasser zu finden, aber bis jetzt hatte man kein gutes Wasser gefunden. Der Brunnen hielt wohl 1½ m im Durchmesser und war mit Brettern ausgepolstert. Fürwahr, ein hartes Brot, in dieser Wildnis Brunnengräber zu sein!

Bebe sagte uns, bis San Antonio seien es wohl noch 25 km und es werde kaum möglich sein, in einem Tage hin und wieder zurück nach Conesa zu fahren; zurück aber mussten wir unbedingt, denn am 4. August früh ging die Galera nach dem Norden ab. Also mussten wir auf die Laguna del Gualich' und auf den Besuch des Hafens oder, wie er hier volkstümlich genannt wird, „Saco“ de San Antonio verzichten.

An ein Bett war natürlich nicht zu denken; wir suchten also unsere Decken und Ponchos zusammen und legten uns unter dem Hohnlächeln des Mondes neben unserm Karren auf die Erde; das Steingeröll gab aber keine gute Unterlage, und so konnten wir trotz unserer Müdigkeit nur wenig Schlaf finden; jedesmal wenn ich wieder ein wenig eingenickt war, kam ein junger Hund und leckte mir teilnehmend das Gesicht. Braves Tier! Trotzdem bekam uns diese Belastungsprobe der Gesundheit ganz gut, aber wir mussten uns doch sagen, dass solche Touren bloss für Leute mit gutem Polster zuträglich sind; magere würden jedenfalls bedeutend mitgenommen.

Der erste Sonnenstrahl fand uns bereits auf den Beinen und wir hatten nun Musse, uns den Brunnen anzusehen. Das ausgegrabene Erdreich war sehr mannigfaltig. Man war u. a. auf eine Schicht prächtigster Porzellanerde gestossen; tonnenweise lag die Tonerde herum. Da von unserm Kutscher noch nichts zu sehen war, so genehmigten wir uns einen Mate und erklommen sodann den nächsten Hügel. Wir sahen aber nichts als wiederum einen andern Höhenzug und hinter diesem einen noch höheren, der längs der Küste San Antonio vorgelagert ist.

Gegen 8 Uhr wurde endlich eingespannt, wir dankten Herrn Bebe und seinen Peonen für die gutgemeinte, wenn auch nicht eben üppige Gastfreundschaft, und dann „adiós“ Laguna Cortéz! Um uns eines bezeichnenden Ausdrucks zu bedienen, nannten wir die Geröllhalden in diesen „travesias“ einfach „Selbstmordland“; denn wenn jemand

leichtsinnigerweise sich solches Land zulegt, ohne es sich vorher angesehen zu haben, so ist als erste Regung bei einer späteren Besichtigung wohl der Gedanke an Selbstmord naheliegend genug.

Sehr dankbar ist bei der Rückfahrt die Aussicht auf das Rio Negro-Tal von dem ersten Bergrücken aus; sie kam uns nach dem hinter uns liegenden Wüstenritt doppelt schön vor.

Es war gegen 4 Uhr, als wir, bestaunt von der gesamten Bevölkerung, in Conesa wieder einfuhren.

Wir müssen doch etwas ramponiert ausgesehen haben, denn im Hotel fragten uns die Geschäftsreisenden mit milder Teilnahme nach unserm Befinden. Einige davon hatten nämlich die Route nach San Antonio noch vor sich, darunter auch die New-Englandmänner und der Campeon. Als der letztere sich besonders eingehend nach dem Verlauf unseres Ausflugs erkundigte, sagte ich dem kleinen Mann nur: „Adiós, campeon, felice morte!“ Er knickte förmlich zusammen. Seither habe ich ihn nicht wieder gesehen.

New-England war sehr gut aufgelegt und behauptete, unter dem hohen Handelsstand von Conesa nicht weniger als 15 Frackanzüge bestellt bekommen zu haben, zur Einweihung der Eisenbahn. Als der „Ingenieur“ ein wenig zweifelnd das linke Auge zukniff, warf sich der Holländer stolz in die Brust und sprach die klassischen Worte: „Kleine Nationen lügen nie!“ Brinkmann hatte nur ein kurzes militärisches Lachen als Entgegnung.

Von allen Seiten langten inzwischen die Kampbesichtiger in Conesa an, um die Galera am nächsten Tage zu benutzen, und in unserm Zimmer wurde auch noch ein Gast einquartiert. Man konnte sich also wieder auf eine nette Presserei gefasst machen!

Zur Feier des Tages liess Don Joaquin sein grosses Orchestrion in Tätigkeit treten und ein paar Stunden lang hatten wir den Genuss, den Walzer aus der „Fille de Mme. Angot“ anzuhören. Als ich den Wirt daraufhin fragte, ob er denn gar keine andern Scheiben habe, war er ganz verblüfft und gab kleinlaut zu, dass er den Apparat noch nicht recht verstehe. An Scheiben fehlte es nicht und ich setzte dann den Marsch „Doppeladler“ ein. Die Conesaner waren sprachlos vor Freude, und noch im Bett, längst nach Mitternacht, hörten wir den „Doppeladler“ krampfhaft herunterleiern. Und wenn seither niemand dagewesen, der ein neues Stück eingesetzt hat, so spielen sie in Conesa den „Doppeladler“ heute noch, wie die Kindermärchen stets so rührend schliessen.

IX.

Abschied von Conesa. — Abfahrt mit Hindernissen. — Unerlaubte Jagd. — Ein improvisierter Mayoral. — Nutzen der Stinktiere: ein epochemachender Vorschlag für die Hygiene. — Se dá cuenta? — San Cayetano. — Luis Marquez, ein Mann des Fortschritts. — Gefahr im Anzug . . . im Neuquen. — Die Wohltaten des Schnees. — Ein Strauch mit grossen Aussichten. — Maschine zum Kampreinigen. — Eine Reminiszenz aus jüngster Zeit.

Die Einschiffung nach dem jenseitigen Ufer gestaltet sich in Conesa ziemlich kompliziert. Es existiert wohl eine Konzession für eine Fähre; diese besteht auch, ist aber so stark beschädigt, dass sie nicht in Betrieb gesetzt werden kann. Der Konzessionär selbst tut nichts, verhindert aber, dass jemand anders eine Fähre einrichtet, was doch hier so höchst notwendig wäre, denn so nahm das Uebersetzen fast zwei Stunden in Anspruch.

Nach rührendem Abschied von Don Joaquin und seiner Familie wurde unser und noch anderweitiges Gepäck auf einen hohen zweirädrigen Karren verladen, obendrauf vier Passagiere und fort ging's unter schauerlichem Geholper etwa 4 km flussaufwärts. An der Anlegestelle des Bootes waren bereits weitere sechs Passagiere versammelt, eine nette Aussicht! Ein Kahn wurde mit dem Gepäck beladen und per Seil etwa 1 km flussaufwärts geschleppt; dort liess dann der „cuarteador" sein Pferd stehen und half dem Galeraführer rudern. Die Leute sind also recht vielseitig. Hier lernten wir erst so recht die reissende Strömung kennen, denn flussabwärts ging's nun wie der Wind, und die Ruderer mussten sich fest in die Riemen legen, um das andere Ufer zu gewinnen. In einem zweiten Boot wurden dann die Passagiere übergesetzt. Am andern Ufer steht ein Rancho, Behausung des Bootsmanns, eines rohen, fast stets betrunkenen Patrons, wie ich einen solchen selten angetroffen. Die Diligencia stand einsam und melancholisch im Kamp; Pferde waren nicht zu sehen und die Frau des Bootsmanns meldete, dass der Peon des Galerainhabers Mora sie nicht habe einfangen können.

Während wir Passagiere uns mit dem Einladen des Gepäcks, wohl an 50 Kolli, worunter zwei grosse Musterkisten von Zuberbühler, beschäftigten, sattelte der Galeraführer Larregui ein Pferd und raste davon, um seine Postpferde zu holen. Nach etwa einer Stunde kam er denn auch lassoschwingend und schweissbedeckt mit sechs Gäulen einhergesaust, statt acht, wie sie zur Beförderung einer so schweren Last vorgesehen sind. Die andern konnte er nicht finden. Eins der Pferde war überhaupt noch ganz wild, bockte schandbar und warf Larregui, der es zur Zähmung bestiegen hatte, zweimal ab. Es war gegen 10½ Uhr morgens, als endlich alles so weit war, dass wir einsteigen konnten; aber das wilde Pferd machte neuerdings Schikanen, warf sich zu Boden und wollte absolut nicht mittun. Einige grimmige Peitschenhiebe brachten es aber doch schliesslich zum Verstand und fort ging das schwere Gefährt ächzend und stöhnend gegen die hohe Barranca zu.

Die Galera war ein Wagen zweiter Güte; sie hielt drei Bänke für je drei Passagiere, wenn sie nicht zu korpulent waren; aber es musste auch so gehen und man verteilte die Plätze nach Massgabe des Bauchumfangs. Die Gesellschaft war sehr gemischt: zwei Handelsreisende, ein englischer Landbesichtiger, ein italienischer Estanciero aus Juarez nebst seinem Sohn, zwei Basken vom Rio Colorado und ein alter Hiesiger. Wir waren gepresst wie die Heringe.

Nach etwa einstündiger Fahrt, immer noch im Tal und in westlicher Richtung, kamen wir zu einem stattlichen Gebäude mit Dependenzen, das sich als ein verlassenes Geschäftshaus erwies. Alles war verschlossen, nirgends ein menschliches Wesen zu sehen. Dafür stolzierten aber eine Anzahl Truthühner da herum, welche, als herrenloses Gut, von unsern Nimroden als willkommene Beute erachtet wurden. Drei sprangen ab und näherten sich durch das Dornengestrüpp den arglosen Vögeln. Pum, pum! krachten die Revolverschüsse und die „pavos“ nahmen schleunigst Reissaus, verfolgt von den eifrigen Jägern, welche dabei, unter allgemeinem Gelächter der vom Wagen aus ihre Sprünge beobachtenden Passagiere, mehrmals die Erde küssten, wobei ihre Kleider, Gesicht und Hände arge Risse bekamen. Schliesslich gelang es, einen „pavo“ zu greifen. Er wurde hergebracht, Larregui erklärte ihn aber als viel zu mager und zähe zum Schlachten, und so wurde der Vogel wieder freigelassen. Und das war unser Glück. Denn kaum hatte sich die Galera wieder in Bewegung gesetzt, so sahen wir von einem Rancho an der Barranca die Gestalt eines Reiters sich ablösen, der in rasendem Galopp auf uns zusprengte. Als er in unserer Nähe war, hielt er an. Es war ein alter Indianer, dem scheint's die Bewachung des verlassenen Almacens anvertraut war.

„Buenos dias, Don Luis!" war sein Gruss, dann aber kam's mit knurrender Stimme: „Und warum schiesst Ihr auf meine ‚pavos'!"

„Zeitvertreib", bemerkte Larregui trocken, „geh' nur hin und zähle deine ‚pavos', es fehlt keiner!" Der Alte trabte murrend ab. Sonst hätten wir noch viel Zeitverlust haben können.

Endlich kamen wir zu dem Hohlweg, der ziemlich steil zwischen zwei vorgelagerten Hügeln auf die erste Meseta heraufführt. Hier hiess es absteigen, um die Galera zu erleichtern. Wir waren alle froh, unsere Glieder wieder ein wenig strecken zu können und Gelegenheit zu haben, auf der Anhöhe einen Ueberblick auf das Tal zu gewinnen, das hier ausserordentlich breit ist und herrliche Kämpe aufweist. Auch Conesa konnte man noch sehen. Zwischendrin erblickten wir eine grosse Saline, die sich im Sonnenglanz wie ein riesiger See ausnahm.

So um 1 Uhr erreichten wir die erste „posta". Acht Pferde waren hier in einem mit Dornengestrüpp umfriedeten Corral eingetrieben und mit Hilfe eines Peons wurde die Umsattelung vorgenommen, während wir unsern Mundvorräten zusprachen. Es stellte sich heraus, dass Larregui von den beiden Stürzen doch etwas mitgenommen war; er klagte zwar nicht, aber man sah seinem wettergebräunten Gesicht an, dass er sich unwohl fühlte.

Unser englischer Reisebegleiter, ein schon älterer Herr, aber „muy gaucho", wie man im Kamp zu sagen pflegt, erbot sich daher, die Zügel zu führen, ein heldenmütiges Wagnis, dem wir unsere volle Bewunderung zollten, galt es doch noch volle fünf Stunden Fahrt bis zum Geschäftshaus von Luis Marquez, wo wir Nachtquartier nehmen sollten. Jetzt ging es hügelauf, hügelab, in fast schnurgerader Richtung nordostwärts, und jedesmal, wenn's bergauf ging, machten wir die Strecke zu Fuss. Der Weg war von hier stets eingezäunt. Aber weder Ranchos noch einen Brunnen oder sonstiges Wasser bekamen wir auf dieser Strecke zu Gesicht. Die Pferde scheinen sich aber hier nichts draus zu machen, ohne Wasser durchzukommen.

Die Galerapferde sind daran gewöhnt, dass der Mayoral fortwährend mit ihnen spricht, sie anfeuert und bei schwierigen Stellen ein wahres Indianergeheul ausstösst, in welches wir jeweilen im Chorus mit einstimmten, bis wir vor Heiserkeit nicht mehr konnten. Die Gäule zogen aber dann jedesmal schreckensbleich an, als wenn ihnen der Höllenfürst mit seinem Gefolge im Nacken sässe.

Ausser einigen Straussen, auf welche vergeblich Jagd gemacht wurde, sahen wir keine lebenden Wesen. Gegen Abend kreuzte ein Silberfuchs unsern Weg, später ein Stinktier. Dieses holde Wesen blieb ruhig, mit emporgestrecktem Schweif, also in Kampfstellung, neben dem Weg stehen und liess sich auch durch unser Indianergeheul



Eine Indianerin vom Stamme der Tehuelches. — Der zahme Strauss bei Schaufflers. — Ein Puma (Silberlöwe), der in der Nähe von San Cayetano beinahe unsern Weg gekreuzt hatte. — Edle Renner. — Viehstand bei einer Laguna auf der Insel Choele-Choel.



Transport eines Karrens über einen Arm des Rio Negro bei „La Genoveva".



Geschäftshaus („boliche") des Herrn Otto Mühlenferdt südlich vom oberen Limay.

nicht aus der Fassung bringen. In unserer drangvoll fürchterlichen Enge hätten wir nicht einmal Raum gehabt zum Zittern. Doch die Gefahr ging glücklich vorüber; das Stinktier vergass vor Erstaunen seine Ladung abzugeben. Noch lange blickte es uns wohlwollend nach, während nun der alte Criollo das Wort ergriff mit der Bemerkung, man solle sich doch vor dem Geruch der Stinktiere nicht so sehr fürchten, denn er wirke nervenberuhigend, hygienisch und sei als die beste Desinfektion zu betrachten. Wenn jemand an Kopfweh leide, so vergehe es augenblicklich, wenn er ein Stinktier rieche. Man sollte im Gegenteil diese Tiere züchten, um sie bei ausbrechenden Epidemien herdenweise durch die Strassen der Städte zu treiben. (Die Idee ist so übel nicht!)

Ermutigt durch unser Stillschweigen, behauptete dann der Biedermann weiter, dass die Pelzhändler in Patagones ein Verfahren entdeckt hätten, die Stinktiere zu kapieren, wodurch dann der kostbare Pelz geruchlos in den Handel gebracht werden könne.

„Se dán cuenta?“*) wandte sich nunmehr das „Haus Zuberbühler“ zu uns.

„Jawohl, gewiss, wir begreifen!“ lautete die Antwort aus der Runde, in tiefstem Ernst. Und der Alte war zufrieden.

Gegen Sonnenuntergang kamen wir beim Geschäftshaus „San Cayetano“, von Luis Marquez, gebürtiger Porteño und früher ein Haupthahn der Radikalen, an, ein grossartiges Etablissement, wie wir es in dieser „travesia“ nicht gesucht hätten. Man hat hier bei 65 m Tiefe gutes und genügendes Wasser gefunden. Der Häuserkomplex liegt in einer Mulde, der Kamp ist weit und breit vom Gestrüpp gereinigt und um das Wohnhaus zieht sich ein wohl 2 ha grosser Gemüsegarten, durch Bewässerung gespeist. Alles gedeiht vorzüglich. Das uns im Privathaus des Herrn Marquez vorgesetzte Abendessen war wahrhaft lukullisch und verlief sehr animiert. Herr Marquez war längere Zeit in Neuquen gewesen und erzählte uns, wie dort der chilenische Einfluss mehr und mehr zunimmt, dermassen, dass die dort ansässigen Chilenen ihre Frauen zur Niederkunft über die Kordilleren senden, damit sie chilenische und keine argentinischen Bürger zur Welt bringen. Dies tun sie vielleicht in Voraussicht eines kommenden Konflikts, damit ihre Söhne nicht gegen Chile fechten müssen. Denn die wirtschaftliche Eroberung des Neuquen-Territoriums durch Chile ist eine Tatsache, der sich nur ein Blinder verschliessen kann. Die Weltgeschichte lehrt aber, dass gewöhnlich der wirtschaftlichen die poli-

* Darse cuenta bedeutet: sich Rechenschaft geben, begreifen; es war dies das dritte Wort unseres Freundes Gimenez vom Haus Zuberbühler, und die übrigen Handelsreisenden schlugen mit dieser Phrase auch üppig um sich.

tische Eroberung auf dem Fusse folgt. Deshalb wäre die Kolonisierung des Rio Negro, die Erschliessung des Chubut durch Kordilleren-Eisenbahnen und sodann die allmähliche Besiedelung des Neuquen von hohem politischen Interesse für Argentinien. Wenn man nur nicht wartet bis es zu spät ist. — Ferner erzählte unser liebenswürdiger Wirt einen Fall von ausserordentlicher Fruchtbarkeit des Bodens. In einem der Seitentäler des Limay wollte ein Italiener einen Alfalfar anlegen; er bekam aber den Samen zu spät, denn inzwischen hatte sich hoher Schnee über das Land gelegt, das noch nicht aufgebrochen war. Der Boden war leichtes „pedregullo" (Geröll). Was tut unser Italiener? Er sät den Samen auf den Schnee, in der Hoffnung, er werde beim Schmelzen in den Boden eindringen und Wurzel schlagen. Und wirklich, das Experiment gelang mit ganz unverhofftem Erfolg. Der Mann kam zu einem schönen Alfalfar, ohne Pflug und Egge! Ich hielt diese Schilderung für Südgrindlatein; in Buenos Aires wurde mir aber das Vorkommnis von einem Ingenieur, der dort gewesen, als Tatsache bestätigt.

Ein prächtiges Zimmer im ersten Stock, mit Bequemlichkeiten und Betten, die jedem Hotel der Hauptstadt Ehre machen würden, wurde uns zum Nachtlager angewiesen und wir schliefen wie Murmeltiere. Am Morgen gab's noch — ein lang entbehrter Genuss! — einen schönen Milchkaffee mit Spiessbraten, und alle diese Herrlichkeiten zu 3,50 Pesos per Nase, während wir bisher für schlechtes Essen und Unterkunft an ganz andere Preise gewöhnt waren. Wen also das Schicksal nach der Buschwüste zwischen Rio Negro und Colorado verschlagen sollte, der merke sich, dass er in „San Cayetano" wieder eine Oase der Zivilisation vorfindet.

Um 8 Uhr krochen wir, frisch gekräftigt, wieder in unsern Marterkasten, und neuerdings ging's einen vollen Tag durch dieselbe öde, reizlose Landschaft. Zum Glück war immer schönes Wetter und wenig Wind, so dass wir wenigstens unter dem Staub nicht zu leiden hatten. Aber auch hier fanden wir bis zum Abend kein Wasser, und nur wenige Schafe bekamen wir zu Gesicht. Bei jedem Halt machte ich mir ein Vergnügen daraus, einige Büsche von „matasebo" anzuzünden, die, wenn sie trocken sind, wie Fackeln brennen. Angst vor einem Kampbrand braucht man hier nicht zu haben, denn das Gras am Boden, das einen solchen weiter verpflanzen könnte, ist zu spärlich, und das Buschwerk nicht dicht genug, übrigens stets durch immergrünes Gestrüpp unterbrochen, das kein Feuer fängt.

Dieser „matasebo" ist eine ganz eigentümliche Pflanze. Sie kommt hauptsächlich in der „travesia" und südlich vom Rio Negro bis nach San Antonio vor, verliert sich aber nordwärts des Rio Colorado voll-

ständig. Man könnte sie den Igel unter den Pflanzen nennen. Es ist ein etwa 2 m hoher, aus lauter spitz zulaufenden Aesten gebildeter, fächerförmiger Dornbusch, stets grün; wenn man einen Ast abbricht, kann man ihn irgendwohin verpflanzen, er wächst und bleibt grün. Brinkmann und ich schnitten einige Zweige ab und steckten sie in unsere Koffer. Einer der Reisegefährten fragte uns verwundert, was wir damit wollten. „Da wollen wir Bananen d'rauf pfropfen!" lautete die Antwort. Er „gab sich Rechenschaft".

Das Buschwerk in dieser Zone hat durchschnittlich sehr tiefe, weitverzweigte Wurzeln. Man berechnet die Kosten der „Reinigung" eines Hektars auf 30 Pesos, unverhältnismässig viel im Vergleich zum Landwert. Brinkmann teilte nun zum allgemeinen freudigen Erstaunen mit, dass in Nordamerika eine Maschine, eine Art Hebelwerk, durch ein Pferd zu betreiben, erfunden worden sei, welches es ermögliche, in einem Tag mindestens einen Hektar Kamp vollständig von allem Wurzelwerk zu befreien, so dass man alsbald den Pflug oder eventuell die Egge einsetzen könne. Dieses Verfahren würde allerdings die „Reinigung" bedeutend vereinfachen und billiger gestalten. Ich habe später erfahren, dass das Haus Agar Cross & Cie. diese Maschine bereits importiert. Das wäre ein grosser Fortschritt für die vielen mit „monte sucio" bewachsenen Kämpe.

Auch das Haus Alberto de Bary & Co., San Martin Nr. 175, führt eine Maschine zum Waldausreuten, „Relámpago" genannt, ein, und zwar zeichnet sich dieselbe durch leichte Handhabung und verhältnismässig billigen Preis aus, da sie nur 185 Pesos Gold, in Buenos Aires auf die Bahn geliefert, kostet. Die stärksten Wurzelstöcke können mit dieser Maschine ausgerissen werden, wobei es genügt, den Boden rings um den Stock etwas auszugraben und die der Oberfläche zunächst liegenden Aeste zu entfernen. Mit einem Pferde können 24 Pferdekräfte, mit zweien das Doppelte erzielt werden. Durch Uebertragung ist es sogar möglich, eine Stärke von 95 Pferdekräften zu erreichen, womit dann allerdings die äusserste Spannkraft erreicht ist, ebenso geht der Widerstand des stählernen Kabels nicht über diese Maximalleistung hinaus. Ohne den Apparat zu bewegen, kann auf 75—100 Fuss Entfernung gearbeitet werden; zur Befestigung der Maschine bedarf es keiner zeitraubenden Arbeit, sondern kann dies durch einfaches Anlegen des Kabels um einen Baumstrunk geschehen. Die Apparate sind mit einer Sicherheitsvorrichtung versehen, für den Fall des Kabelrisses.

X.

Drei Tage durch die „travesia". — Wie man sich dabei die Zeit vertreibt. — Kapierte Silberlöwen. — Wasserrecht im Código Rural. — Am Rio Colorado. — Eisenbahnen in Sicht. — Was man über die Neuquen-Minen erfährt. — Einige kleine Berichtigungen. — Das Urteil eines Sachverständigen über die Kolonisationsfähigkeit des Rio Negro-Tales. — Geschichtlicher Rückblick.

Abends landeten wir glücklich bei dem Geschäftshaus „La Libertad", Sucursale des Herrn Marquez, ebenfalls sehr gut eingerichtet und mit reichhaltiger „Bibliothek". Beim Wermut wurden uns zwei verschüchtert in einer Ecke hockende Gallegos*) gezeigt, welche die Galera folgenden Tags bis nach Juan de Garay benutzen wollten. Wir guckten uns starr an und bedauerten die armen Teufel im voraus, denn etwas anderes, als hinten auf dem Gepäck zu sitzen, gab's nicht, und so war es denn auch.

Auch hier wurde uns ein vorzügliches Essen vorgesetzt, an dem auch die beiden Ankömmlinge teilnahmen. Nach Art der Südgrinde musste ihnen aber doch ein wenig auf den Zahn gefühlt werden, und beim Kaffee entstand denn eine hochinteressante, charakteristische Unterhaltung:

Der alte Criollo fing an:

„Ja, liebe Freunde, was sagen Sie denn zu dem grossen Puma, welcher heute morgen die Pferde so erschreckt hat?"

„Na, das ist jedenfalls ein ‚capon'**) gewesen!" meinte einer aus der Tafelrunde geringschätzig.

„Natürlich, ein ‚capon' war's, ich kenne das!" fiel der alte Italiener ein, „ich habe zuhause ungefähr zweihundert ‚puma-capones', die mir viel bessere Dienste leisten als irgendein Schäferhund . . ."

„Und wie kastrieren Sie die Löwen? Doch hoffentlich mit dem Apparat, genannt ‚Sacahuevo', welchen unser Haus hier importiert!" meinte Gimenez.

*) Gallegos ist der Name der Einwohner der spanischen Provinz Galicia.

**) „capon", Name für Hammel, aber auch im allgemeinen für kastrierte Tiere.

„Aber natürlich, etwas besseres kann man sich ja nicht denken! Ich habe zwei dieser Apparate im Gebrauch . . .“ war die Antwort.

Wir andern guckten starr auf unsere Kaffeetasse, keiner wagte die Augen zu erheben, aus Furcht, lachen zu müssen. Da sagte das Haus Zuberbühler, zu einem der Gallegos gewandt, ganz harmlos:

„Se dá cuenta?“

„In der Tat gebe ich mir Rechenschaft“, platzte jetzt der Gallego los, „dass ich in eine ganz verdammte Bande von Lügnern und Aufschneidern geraten bin . . . .“

Aber seine weiteren Zornesausbrüche wurden durch ein unbändiges Gelächter der ganzen Tafelrunde erstickt, in das er schliesslich selbst mit einstimmte. Damit war der Friede besiegelt und der Gallego in seiner Eigenschaft als künftiger Südgrind anerkannt. Aber das Wort: „Serán capones!“ wird noch lange auf dieser Postroute in Geltung bleiben.

Aber auch auf ernstere Temata kam dann das Gespräch. So erfuhr ich, dass im „Código Rural“ ganz genaue und sehr liberale Bestimmungen über Wasserrecht und Wasserverteilung bei Kanälen existieren, so dass man also an Hand des Gesetzes ohne weitere Schwierigkeiten die Organisation von Kolonien mit Kanälen an Hand nehmen könnte.

Früh morgens ging's dann endlich los nach der Station Juan de Garay. Wir hatten unterwegs noch einen ziemlich ausgedehnten „salitral“ zu passieren.

Juan de Garay ist etwa ½ km südlich von Rio Colorado gelegen und die Ortschaft besteht aus nur wenigen Häusern. Eine Fähre vermittelt den Verkehr mit der Pampa. Das Flusstal ist schmal und der Colorado sieht recht winzig aus, wenn man vom Rio Negro her kommt. Immerhin scheint Juan de Garay noch einen bedeutenden Aufschwung nehmen zu wollen, besonders wenn die Schmalspurbahn der Konzession Doll hier den Rio Colorado kreuzt.

Diese Bahnlinie geht von General Acha oder Salliqueló aus nach Juan de Garay (oder Rio Colorado, was noch nicht ganz sicher ist), von da nach Pringles, kreuzt den Rio Negro und verbindet San Antonio mit Conesa. Auch eine Zweigbahn nach San Blás ist in Aussicht genommen, ebenso nach Bahia Blanca. Ferner ist in dieser Zone die schon erwähnte und seither glücklich finanzierte Konzession Mulhall zu nennen, welche Choële-Choël mit San Blás verbinden soll, ausserdem eine Bahn nach Villa Mercedes in San Luis; diese letztere scheint mir aber noch sehr Zukunftsmusik zu sein. Unlängst wurde auch eine Linie von San Antonio nach Chile konzessioniert.

Obschon das nordamerikanische Prinzip: erst die Bahn und dann die Besiedelung, im allgemeinen auch hierzulande Geltung hat, so muss in diesen Zonen doch mit etwas grösserer Vorsicht zu Werke gegangen werden. Kolonisation in den Mesetas und Buschländereien der „travesias" steht noch in weiter Ferne, und auch eine Eisenbahn kann da wenig ändern. Die Bahnen müssen sich daher an die Täler halten, wo Ackerbau möglich ist.

Wie froh war ich, im Restaurantwagen der Südbahn wieder einmal ein warmes Frühstück zu geniessen nach dem ewigen „fiambre" — und was für „fiambre"! — das wir bisher herunterzuwürgen genötigt waren! Denn bei keiner „posta" war soviel Zeit, ein Feuer anzuzünden und einen „asado" zuzubereiten.

Im Zug traf ich einen befreundeten Ingenieur aus Buenos Aires, der monatelang in Neuquen gewesen war, in Minenangelegenheiten. Ich hätte ihn nicht erkannt, so schauerlich sah er aus. Er erzählte mir seine Erlebnisse und zeigte mir einige Muster von Gold und goldhaltiger Erde, die er da unten gefunden hatte. Ueber das Minengeschäft an und für sich, wie es bisher hierzulande betrieben zu werden pflegt, war er aber ganz und gar nicht entzückt. Das Ganze beruht lediglich auf Spekulation und entbehrt jedweder ernsthaften wissenschaftlichen Grundlage; es sind denn auch nicht Fachleute, welche das Publikum für Minen zu interessieren sich bemühen, sondern lediglich Spekulanten, welche sich auf Kosten der Aktionäre möglichst rasch zu bereichern suchen. Das geht deutlich aus den Bestimmungen der Statuten hervor, welche oft bis zu 80 Prozent des Aktienkapitals für Ankauf von Minen und Anteil des Direktoriums bestimmen, während etwa 20 Prozent für die Erforschung, dagegen für die Ausbeutung resp. Betrieb gar nichts mehr übrig bleibt. Nach kurzer Zeit pflegen dann, wenn das Fett abgeschöpft ist, derartige Minengesellschaften in aller Stille von der Bildfläche zu verschwinden.

Mein Gewährsmann hat in den Jahren 1905 und 1906 über 800 Quadrat-Leguas in den Kordilleren nach dem Vorkommen von Minen untersucht und dabei eine Fläche von 2800 Quadratkilometern als kohlenhaltig herausgefunden. Einige Flötze sind bzgl. Qualität der Cardiff-, andere wieder mehr der Chanelkohle an die Seite zu stellen. In den Goldminen des Chilenen Ossa, die seither in Buenos Aires an eine Gesellschaft verkauft worden sind, ergab das Mineral eine Ausbeute von 5 bis zu 29 000 Gramm auf die Tonne, im Durchschnitt kann man 100 Gramm rechnen. 26 Bäche wurden nach Gold untersucht (Waschgold) und wurden denselben bei ganz primitivem Verfahren bereits 1000 Kilos Gold entnommen. Am reichhaltigsten erwiesen sich die Kupferminen von Buitrin, aus denen er Muster mit 46 Prozent Gehalt mit-

brachte. Trotzdem werden diese Minen nicht ausgebeutet, ebensowenig wie die Eisen-Minen von Malal Mahuida und „El Colo". Im Süden der Provinz Mendoza fanden sich Erze mit einem Minimalgehalt von 1743 Gramm Gold und 5229 Gramm Silber auf die Tonne. Von solchen Erden wurden 50 Tonnen mit Mulas nach Chile gebracht und von dort nach Deutschland zur Analyse verschifft, so dass man nunmehr wenigstens sichere Anhaltspunkte hat. Der Maximalgehalt ergab 37 450 Gramm Gold und 20 000 Gramm Silber. Diese Mine ist in Betrieb.

Eine Bleimine in der Provinz Córdoba, frei von Antimonium, ergab 65 Prozent, ausserdem fanden sich 62½ Gramm Silber per Tonne. Sie erstreckt sich bei einer Breite von 1½ m auf 5 km Länge; die Tiefe ist noch nicht ermittelt, da man bisher noch nicht tiefer als 10 m gegraben hat.

Leider werden die meisten Minengesellschaften auf Grundlage von reichhaltigen, oft entwendeten oder importierten Mustern konstruiert. Da wo dies nicht der Fall ist und die Minen sich wirklich ergiebig zeigen, wird das Kapital viel zu hoch angesetzt; dann fangen die Gründer an zu lamentieren, die Mine „gibt nichts mehr", unter der Hand werden die stark gesunkenen Aktien aufgekauft, und eines Tages hat das Syndikat mit dieser Art Spekulation ein glänzendes Geschäft gemacht, was mir an der Hand von Zahlen nach tatsächlichen Vorkommnissen nachgewiesen wurde. Auch ist es ein beliebter Trick, den Goldgehalt der gemahlenen Erde oder der geschmolzenen Musterwürfel bedeutend zu verstärken. In den Schränken der Minengründer fehlt es nicht an Mustern von reichhaltigem Gehalt, ohne dass die Spekulanten imstande wären, den Fundort und die Lage der Mine („ubicacion") anzugeben!

Wer also nichts vom Minenwesen versteht, der lasse die Hände lieber davon, das ist der Rat, den mir der erfahrene Minenmann gab.

Es dürfte von allgemeinem Interesse sein, eine Stelle aus einem Briefe des Herrn R. Lehmann diesem Bericht noch anzufügen. Er schreibt:

„Letzthin hatte ich während vier Tagen Besuch aus Patagones und Viedma; die Leute konnten sich nicht satt sehen an meinem Pfirsich- und Akazienwalde (total 2000 Bäume, ohne jedwede Bewässerung) und an den Maisfeldern. Oberst Molina sagte vielleicht zwanzigmal im Tage: ‚Niemand, aber auch niemand kann sich eine Vorstellung von Ihrer Chacra machen; und wenn man es den Leuten sagt, glauben sie's einfach nicht; man sollte Ihre Gegner (Molina war auch einer) allesamt bei einem Ohre fassen und sie herführen, dann würden sie's glauben, dass etwas Ordentliches gemacht werden kann."

Da es an vielen Orten noch Anfänger gibt, welche durch das Leid und die Widerwärtigkeiten, welche andere durchzumachen hatten, zur Ausdauer angefeuert werden, so dürften solchen die Erfolge des Herrn R. Lehmann als Beispiel dienen. „Wie oft habe ich mir hier die Widerwärtigkeiten der ersten Kolonisten von Baradero ins Gedächtnis gerufen, dieselben meinen Kindern erzählt! Wer weiss, wie oft ich drauf und dran war, mit Sack und Pack, ‚mit Wyb und Chind' auf und davon zu gehen!" So schliesst Herr Lehmann seine Zeilen.

Ueber die Rückfahrt ist weiter nicht viel mehr zu bemerken, als dass wir diesmal Gelegenheit hatten, die Ortschaften Rio Colorado und Buena Parada, die wir auf früheren Reisen stets bei Nacht passiert, uns zu besehen und uns von dem wirklich bedeutenden Anwachsen der Bevölkerung zu überzeugen. Diese beiden aneinanderstossenden Städtchen führen einen sehr lebhaften Handel; sie können füglich als der Vorhof zum Rio Negro- und Neuquen-Gebiet bezeichnet werden. Im Jahre 1897 standen dort erst einige wenige Häuser, heute ein paar hundert. Das bisher schmale Tal des Colorado weitet sich hier in eine Ebene aus, auf welcher bereits ziemlich viel Ackerbau sichtbar ist.

* *

Bevor ich meine Betrachtungen schliesse, möge noch das Gutachten eines Sachverständigen, des Agronomen aus der landwirtschaftlichen Schule von Weihenstephan und langjährigen Verwalters der Estancia des Dr. B. Zorilla im Roca-Tal, Herrn Adalbert Grosse, hier Platz finden:

„Viel ist schon über jenes so fruchtbare Tal geschrieben worden, welches ohne Zweifel eines der besten und schönsten Argentiniens ist. Man hat das Tal mit dem Rheintal, auch mit dem des Nil verglichen, und doch ist es das zweite Po-Tal.

„Die gleichen klimatischen Verhältnisse, dieselbe Bodenart, und dann die geradezu ideale Veranlagung für künstliche Bewässerung! Die Fruchtbarkeit des Bodens zu rühmen, ist überflüssig; ein jeder, der Gelegenheit hatte, die Produktionsfähigkeit dieser Erde kennen zu lernen, ist überzeugt, dass das Nio Negro-Tal einer der wertvollsten Bestandteile der Republik ist, und dass ein wahres Paradies geschaffen werden könnte, wenn, und da komme ich gleich auf den Kernpunkt, die Bewässerungsfrage gelöst wird.

„Eine Kolonisation ist nur denkbar, wenn ein Kanal gebaut wird, der Wasser im Ueberfluss führt und eine regelrechte Bewässerung ermöglicht. Wer nun den Rio Neuquen kennt und ein wenig Terrain-Studien gemacht hat, für den ist es ein Rätsel, dass nicht schon lange



Mädchen germanischer Rasse im Rio Negro-Gebiete.

Rudolf Lehmann mit seinen Töchtern. Die Kleinsten mit ihren Ponys. Die Tochter von Schauffler.



Ansiedelung in der Ortschaft San Carlos am See Nachuel-Hnapi.



Der Rio Limay unweit der Confluencia.

die Frage des Kanals gelöst worden ist. Wie schon oben bemerkt, ist die natürliche Veranlagung dieser Ländereien zur künstlichen Bewässerung eine so ideale, eine so überaus günstige, wie man sie wohl nicht so leicht wieder in der Welt vorfindet.

„Der Rio Neuquen, dem das Wasser entnommen werden muss, führt das ganze Jahr eine solche Wassermenge, dass dieselbe genügen würde, drei, viermal so viel Land zu bewässern, als das vorhandene. Und die Anlagekosten dieses Kanals können keine allzu hohen sein, da ja die Natur selbst schon die Wege, die der Kanal zu nehmen hat, vorgezeichnet hat. Nun gut. Einmal der Kanal gebaut, ist der Kolonisation der Erfolg gesichert. Denn diese Ländereien, bewässert, eignen sich für fast alle Kulturen. Da ist vor allen Dingen der Wein und Obstbau, Alfalfa — ich habe nie wieder so schöne Alfalfafelder gesehen als im Rio Negro-Tal — Weizen und eine vorzügliche Gerste. Der Wein würde geradezu ausgezeichnete Resultate ergeben, und dann glaube ich fest, dass auch der Reis gut gedeihen würde.

„Der Obstbau würde dem der Tigre-Inseln nicht nachstehen, und ich behaupte, dass die Früchte des Rio-Negro-Tales, was Geschmack anbetrifft, auf dem Weltmarkte ihresgleichen zu suchen hätten.

„Kurz, was liesse sich nicht noch alles sagen? Betrachte man sich nur den Reichtum des Po-Tales; ist einmal die Wasserfrage gelöst, so wird das Rio Negro-Tal dem Po-Tale nicht nachstehen. Auch für ein günstiges Absatzgebiet ist gesorgt. Welche Zukunft birgt nicht das Neuquen-Gebiet in sich, mit seinem mineralischen Reichtum! Einmal der Anfang gemacht mit der Ausbeutung der Minen, wird sich im Neuquengebiet eine fieberhafte Tätigkeit entfalten, Tausende von Arbeitern werden dort ihre Zukunft finden, und der Kolonie Roca wird es dann zufallen, diese Massen zu ernähren. Aber auch der billige Wasserweg steht dem Kolonisten zur Seite, und die Südbahn würde sich genötigt sehen, billige Tarife zu stellen, um der Konkurrenz der Schiffahrt die Wage zu halten. Wo in Argentinien finden sich derartige günstige Verhältnisse, wie sie das Rio Negro-Tal aufweist, wieder?

„Man hat gegen das Rio Negro-Tal die Gefahr der Ueberschwemmung geltend gemacht. Ich habe die grosse Ueberschwemmung im Jahre 1899 miterlebt. Diese Ueberschwemmungen sind ganz natürlich, und werden allerdings von Zeit zu Zeit sich wiederholen. Aber machen sie wirklich Schaden? Im Jahre 1899 allerdings hat das Wasser grosse Verwüstungen angerichtet, Roca vollständig vernichtet, Tausende von Stück Vieh sind ertrunken, doch für die Chacras selbst war es eher ein Nutzen, denn dieselben sind kunstgerecht bewässert worden. Dass das Pueblo Roca zum Teufel ging, daran war wohl mehr die Bauart der Häuser schuld als die Gewalt des Wassers. Fast sämt-

liche Häuser waren aus Erde gebaut, ohne Kalk und Mörtel, und konnten so dem Wasser nicht Stand halten. Die zwei oder drei gut aufgeführten Gebäude, die das Fundament in Zement ausgeführt hatten, haben nicht den geringsten Schaden gelitten.

„Der Verlust an Vieh ist zum grossen Teil Schuld der Viehzüchter selbst gewesen. Niemand hatte Vorsichtsmassregeln getroffen; die Viehherden wurden ruhig auf den Inseln gelassen, denn die Besitzer waren in dem festen Glauben, das Wasser würde nicht die Höhe erreichen, die Inseln zu überfluten. Als dann aber das Wasser doch unheimlich stieg, war es zu spät, das Vieh herauszubringen.

„Heute, wo der Telegraph die Cordillera erreicht hat und wo wenigstens vier bis fünf Tage vorher die Gefahr angezeigt werden kann, ist ein Verlust an Vieh bei genügender Aufmerksamkeit ausgeschlossen. Ich kenne persönlich einen Ansiedler, der gegenüber dem Pueblo Roca, hart an dem Ufer selbst, seine Chacra hat, dem die grosse Ueberschwemmung fast gar keinen Schaden gemacht hat: im Gegenteil, die darauffolgende Ernte war so vorzüglich, dass der Schaden sich doppelt bezahlt hat. Weiter hatte ein Deutscher, L. Fischer, im Pueblo Roca selbst eine Quinta mit ein wenig Weinbau. Das Wasser hat der Quinta keinen nennenswerten Schaden zugefügt; die Weinernte im darauffolgenden Sommer war eine ausgezeichnete. Für meine Person birgt die Ueberschwemmung keinerlei Gefahren für eine Kolonisation des Rio Negro-Tales.

„Auf einen Punkt möchte ich aber doch noch aufmerksam machen: Ganz so leicht ist die Urbarmachung, die Umwandlung des Bodens in ertragfähigen denn doch nicht, wie es auf den ersten Anblick erscheint. Es kostet viel Mühe, das Gebüsch auszuroden und die vorhandenen Sandhügel, die ja nicht sehr hoch, zu verebnen, doch mit ein wenig Ausdauer und Liebe zur Sache ist es kein wesentliches Hindernis.

„Welche Kolonisten sind nun die besten für jene Ländereien? Eine ziemlich heikle Frage. Hängt doch der Erfolg der Kolonisation in erster Linie von den ersten Kolonisten ab! Meiner Ansicht nach der Norditaliener, der Deutsche nur aus der Rheingegend und Württemberg, die mit dem Ackerbau mittels Bewässerung Erfahrungen haben. Nur wirkliche Ackerbauer würden Erfolge erzielen.

„Eine Hauptaufgabe der Administration der Kolonie würde es sein, selbst eine Musterwirtschaft zu betreiben. Dort könnten die Kolonisten lernen, man könnte den Leuten ‚ad oculos' zeigen, wie sie arbeiten müssen und dieselben in die Geheimnisse der künstlichen Be-

wässerung einführen, denn die künstliche Bewässerung hat auch ihre Mucken, und nur die Erfahrung macht den Meister."

*

Da nun einmal die Frage der Kolonisierung des Südens in Fluss geraten zu sein scheint, so sind einige Studien über die Entwickelung dieses Gebietes hier sicherlich angebracht. Herr R. Lehmann hat sich der Mühe unterzogen, mir einen Beitrag zur Geschichte der Kolonisation des Rio Negro-Tales und des Neuquen zur Verfügung zu stellen, der hiernach folgt:

„Am 7. Januar 1778 ankerte Juan de la Piedra an der Mündung des Rio Negro oder wie er damals hiess: Rio de los Sauces.

„Im April gleichen Jahres gründete Francisco de Viedma, ‚Superintendente Real de los establecimientos de la costa patagónica', die heutige Hauptstadt des Rio Negro-Territoriums: Viedma, auf dem Südufer des Flusses; infolge von Ueberschwemmungen wurde die Ortschaft dann aber nach dem Nordufer, dem heutigen Cármen de Patagones, verlegt.

„Eine Expedition unter Befehl des Lotsen Basilio Villarino kam am 6. November 1779 nach Choële-Choël, wo sie das Fuerte Villarino gründete, um am 21. Dezember flussaufwärts bis zum Zusammenfluss des Limay und Neuquen zu fahren, von denen er glaubte, es seien der Diamante und der Desaguadero; am 4. Mai 1780 trat er die Rückreise nach Patagones an, wo er am 25. ankam.

„Am 10. August 1833 fuhr der Lotse Nicolas Descalzi von Patagones flussaufwärts — während Juan Manuel Rozas seinen Zug gegen die Indianer des Südens unternahm — und kam ungefähr 30 Kilometer über Choële-Choël hinaus.

„Im September 1869 fuhr Ceferino Ramirez mit einem Schraubendampfer bis Choële-Choël und 1872 und 1879 der Oberst Martin Guerrico bis an die gleiche Stelle.

„Während der Vorbereitungen zur bedeutendsten Expedition gegen die Indianer, welche auf die Initiative von Adolfo Alsina und unter Leitung des damaligen Kriegsministers General Julio A. Roca, ausgeführt wurde, legten die Herren Ingenieure Wilhelm White und Luis A. Huergo, Dr. Estanislao S. Zeballos und Oberst Ceferino Ramirez ihr eingefordertes Gutachten über Schiffahrt auf dem Rio Negro vor, worauf die drei Dampfer, die im Gutachten empfohlen worden, in England in Auftrag gegeben wurden; leider wurden diese nicht nach den vorgeschriebenen Bedingungen ausgeführt.

10*

„Oberst Erasmo Obligado fuhr am 25. Februar 1881 im Dampfer ‚Rio Negro‘, begleitet vom ‚Rio Neuquen‘, von Patagones flussaufwärts, um die seichten Stellen — ‚pasos‘ — genau zu untersuchen; die Expedition kam am 18. März in Confluencia an; sie hatte auf der Reise 38 Untiefen verzeichnet. Im gleichen Jahre (8. Oktober) wurde eine zweite Reise von Patagones aus angetreten; Ankunft in Confluencia am 22. Oktober; Reise den Limay aufwärts bis ‚Vuelta de Obligado‘ (23. November).

„Am 10. Oktober 1883 fuhr der Schiffsleutnant Eduardo O'Connor mit dem Dampfer ‚Rio Negro‘ flussaufwärts, kam nach Roca am 20. gleichen Monats, fuhr am 1. Dezember weiter durch den Limay, liess den Dampfer beim Einflusse des Collon Curá und kam am 13. Dezember an den Nahuel-Huapí, wo er Tiefenmessungen vornahm, welche an mehreren Stellen über 500 Meter ergaben.

„Ob sich unser Expräsident Julio A. Roca noch seiner Worte erinnert, die er unterm 25. Mai 1879 über den Rio Negro schrieb? ‚Dieser majestätische Fluss wird vollständig der äusseren und inneren Schiffahrt vom Atlantischen Ozean bis zu den Anden erschlossen werden, da er, was man auf den ersten Blick sieht, eine mächtige Verkehrs- und Handelsstrasse bildet, welche einen schnellen Fortschritt der fruchtbaren und reichen Gegenden, die er durchfliesst, bedingt.‘

„Wohl selten waren Worte besser am Platze, als diejenigen von Ingenieur Huergo, als er sagte: ‚Die gleiche Geschichte in der Schiffahrt des Rio Negro, wie des Rio Bermejo, des Salado wie des Atuél oder in der projektierten Kreuzung der Wasserscheide der Pampa Bonaerense: das ganze 19. Jahrhundert wurde mit Kommissionen, in denen Leute wie Lotsen, Marineoffiziere, Advokaten und Kaufleute mit Konzessionen sassen, vertrödelt‘.

„Ich habe mich etwas lange bei Vorstehendem aufgehalten, da ich während meines öfteren Aufenthaltes in Cármen de Patagones immer mehr von meiner früheren Ansicht, als der einzig richtigen, mich überzeugen musste: dass nämlich Kolonisation nur Hand in Hand mit Kanalisation des Flusses auf Erfolg rechnen kann. Als ich 1897 die Reisebegleiter — wir hatten viele offizielle Herrschaften bei uns — und die Anwohner des Flusses auf die Gefahren der Ueberschwemmungen aufmerksam machte, wurde ich oft ausgelacht; das Jahr 1899 hat aber gezeigt, was anhaltender Regen kann.

„Ingenieur Cipolletti, welcher im Jahre 1899 im Auftrage des Bautenministers Civit das Rio Negro-Tal und die Flussgebiete des Limay und Neuquen, des Barrancoso und des Grande (Rio Colorado) unter-

suchte, empfahl, als einziges Mittel, die Ueberschwemmungen unmöglich zu machen, Stauwerke an den Ausflüssen der Andenseen, zunächst folgender 13: Nahuel-Huapí, Traful, Falkner, Filohuechen, Hermoso, Metiquina, Lolog, Paimun, Huechú-Lauquén, Tromen, Quillen, Alummé und Moquehué mit einer totalen Wasseroberfläche von 968 Quadratkilometer und einem Strom- oder Zuflussgebiet von 7965 Quadratkilometer. Um den Wasserspiegel 2,50 m zu heben, wäre eine Ausgabe von 954 600 Pesos Papier für Stauwerke mit Brücken, 877 200 Pesos Papier für Stauwerke ohne Brücken notwendig; um das Wasser 3,50 m zu stauen eine solche von 1 032 000 Pesos Papier.

„Die Geschichte der Kolonien im Rio Negro-Tale ist eine ununterbrochene Reihe von Klagen über die Bewässerungskanäle. Ueber den Kanal von Roca (gebaut 1884 bis 1885) ist schon so viel Tinte vergossen worden, dass man nicht nur Regierungsingenieure und Inspektoren, sondern auch noch sämtliche Arbeiter, die daran gearbeitet, damit in Neger verwandeln könnte.

„Der Kanal bei Pringles, genannt ‚Los Sanjuaninos‘, wurde im Jahre 1880 von den Herren Aguirre & Murga gebaut, welche zu diesem Zwecke und zum Kolonisieren etwa 40 Familien aus San Juan — daher der Name ‘Sanjuaninos‘, der noch heute gang und gäbe ist — brachten; nachdem die Herren vier Jahre unnützerweise, d. h. ohne Erfolg gearbeitet, krachte die Geschichte zusammen und die Arbeiter suchten das Weite; ein grosser Teil ist heutzutage Schafhirt, ein anderer arbeitet in Quintas und auf Estancias im Tale.

„Bei Viedma existierten in den neunziger Jahren verschiedene Chacras; dieselben sind aber beinahe alle infolge der Ueberschwemmungen von 1899 eingegangen; in Patagones finden sich bedeutende Quintas mit Reben, Fruchtbäumen, Gemüse, Klee usw. Hier muss ich aber noch bemerken, dass mit jedem Dampfer aus Buenos Aires frisches Gemüse und frische Butter nach Patagones gebracht wird!!

„Im Jahr 1900 wurden von Baradero zwei Kolonisten nach Bahia San Blás gesandt, um sich die Ländereien anzusehen und auf ihre Kolonisationsfähigkeit zu prüfen und im Mai 1905 sandten die Herren Mulhall einige Kolonisten, welche im Kamp von Tres Bonetes unter Leitung unseres Landsmanns Oskar Schauffler ihre Felder bestellen.

„Gegenwärtig ist eine ganze Menge Ingenieure und Ackerbauprofessoren (‚Ingenieros Agrónomos‘) um Cármen de Patagones herum tätig, um Bewässerungskanäle auszumessen und Anbauversuche zu machen; heute, wo schon längst der Beweis der Anbaufähigkeit erbracht worden ist!

„In meiner Chacra wurden z. B. geerntet:

pro Hektar	Weizen	Hafer	Gerste	Lein
im Jahre 1902	1150 kg	— kg	1550 kg	900 kg
„ „ 1903	1950 „	2000 „	1600 „	1050 „
„ „ 1904	1750 „	2200 „	**2600** „	**1300** „
„ „ 1905	800 „	850 „	1500 „	950 „

wobei zu bemerken ist, dass ich in der Chacra meines Nachbars letztes Jahr 147 Sack Gerste von 2 Sack Saatgut geerntet, trotzdem wenigstens 20 Sack infolge eines Platzregens verloren gingen. Aus derselben Chacra wurde ein Los Candealweizen an eine Fidéosfabrik in Bahia Blanca zu dem unerhörten Preise von 14 Pesos per 100 kg verkauft, der beste Beweis von der Güte des Korns.

„Mais gibt es auch und macht derselbe Rechnung, trotz schwacher Ernte: die letztjährige Ernte habe ich, bei mir abgeholt, zu 7,50 Pesos verkauft und haben sich die Nachbarn sehr geeilt, um solchen zu erhalten.

„Hier muss ich aber noch bemerken, dass ohne Bewässerung nur in den Ländereien dem Ozean entlang eine befriedigende Bebauung möglich ist, da hier die Niederschläge häufiger sind und des nachts häufig sehr starker Tau zu verzeichnen ist.

„Das Rio Negro-Tal ist in Wirklichkeit von der übrigen Welt in nationalökonomischer Hinsicht abgeschlossen; die Frachten der Eisenbahn machen ein produktives Arbeiten unmöglich und verhindern die Zunahme der Bevölkerung, indem sie nur die Entwickelung der grossen Estancias begünstigen; die Schiffahrt, die heute noch sehr teuer ist, fängt in Patagones an und hört ebendaselbst auf, aus dem einfachen Grunde, weil es kein Seehafen ist und nur Schiffe mit 4 m Tiefgang einfahren können, wozu sie oft tagelang auf den günstigen Moment zur Einfahrt passen müssen; vor einem Jahre wurde dem „Vaca“ der Boden eingedrückt (der Mast hob sich 60 cm), weil er aufgelaufen, und vor einem Monat musste dem ‚Pomona‘ ebenfalls Hilfe gebracht werden.

„Mit Recht frägt Luis A. Huergo in einer wissenschaftlichen Abhandlung über die Kanalisation des Rio Negro: ‚Welches wäre das Resultat gewesen, wenn man, statt die ungeheuren Ausgaben für Ankauf und Unterhaltung von unpraktischen Dampfern zu machen und die Aufgabe allseitig, statt von unsern Seelöwen, welche in 60 cm Süsswasser ersaufen, von einer Kommission aus Zivilingenieuren zusammengesetzt, hätte untersuchen lassen und man die Schiffahrt mit Kopfstation in einem wirklichen Hafen, wie der von San Blás, der Ueberseedampfer aufnehmen und beherbergen kann, durchgeführt hätte?‘

„Seit Jahren haben die Herren Luro am Rio Colorado Ackerbau mit Bewässerung getrieben; dieselben ernten mit Australianas und senden ihre Ernten auf dem Wasserwege nach Bahia Blanca; auch die Anwohner des Rio Negro verschifften vor 25 und 30 Jahren ihren Weizen, spez. Candeal, hier Chileno genannt, von Patagones nach Buenos Aires, aber heutzutage wird mit einigen Ausnahmen (Buckland und Awe, Dr. Civini; erstere arbeiteten in der letzten Ernte einmal eine ganze Nacht mit Hilfe eines Scheinwerfers durch: wohl noch nie dagewesen!) nichts mehr gesät, aus dem einfachen Grunde, weil ein Anbau der Ueberschwemmungen wegen sehr riskiert ist. *)

„Dass das Rio Negro-Tal, soweit es heute bewässert wird, zu den fruchtbarsten Gegenden der Republik, vielleicht des Erdenrundes gehört, ist bekannt und man braucht sich nur die Gesichter Neuangekommener, wenn sie die Quintas um Patagones herum besuchen, zu betrachten: mit Vergnügen sieht man deren Erstaunen; und damit sich der Leser einen Begriff vom Werte des Grund und Bodens, der verhältnismässig leicht bewässert werden kann und Ueberschwemmungen doch nicht so leicht ausgesetzt ist, machen kann, lasse ich einige Zahlen folgen. Ich muss noch ausdrücklich bemerken, dass die angeführten Zahlen für Nutzquintas gelten, ja nicht für Luxusgärten oder Parks, wie diejenigen der Herren Sassenberg, Jalabert, Morell oder anderer, welche überhaupt nicht zu bezahlen sind, und dass die Einschätzungen im Einverständnisse mit der Provinzialregierung nach der Ueberschwemmung auf die Hälfte heruntergesetzt wurden.

1. Quinta der Familie Pita: hält 3000 Quadratmeter; Einschätzung 1000 Pesos Papier; ist in Wirklichkeit 3000 Pesos wert.

2. Quinta von José Testori: mit etwas Reben, Alfalfa und Fruchtbäumen und einem kleinen Backsteinhause; Oberfläche 9000 Quadratmeter; Einschätzung 4000 Pesos, wurde für 11 000 Pesos angekauft.

3. Quinta von José Costerg: misst 316 560 Quadratmeter, wovon ein Drittel mit Fruchtbäumen und Reben bepflanzt und der Rest mit Klee (Alfalfa) bebaut ist; Einschätzung 25 000 Pesos; ist in Wirklichkeit nicht für 50 000 Pesos zu kaufen.

4. Insel ‚La Porteña': hält 25 bis 26 ha; ist mit wenig Reben und Fruchtbäumen und etwas Alfalfa bepflanzt, wurde vom früheren Eigentümer, dem General Winter, für 14 000 Pesos billig (Gelegenheitskauf) an einen Dänen verkauft; die Insel ist den Ueberschwemmungen sehr ausgesetzt und es muss selbstverständlich alles per Boot nach Patagones geschafft werden.

---

*) Dieser Grund ist nicht stichhaltig, wie aus dem Bericht des Herrn A. Grosse hervorgeht, sondern die Bevölkerung ist teils zu indolent, teils haben die energischen Leute durch den Mangel an jedwelcher Unterstützung auch den Mut verloren. Verf.

„Trotz der furchtbar hohen Preise sind viele dieser Quintas auf Kredit gekauft worden und die Leute haben sich herausgearbeitet; ja in der letzten Zeit sind die Preise noch stark in die Höhe gegangen; freilich hat oft die Qualität des geernteten Weins darunter gelitten; sagte mir doch ein Freund, dass er 28 Fass Wein brauchte, um seine Gläubiger alle zu befriedigen, aus den Trauben aber mit den grössten Anstrengungen nicht mehr als 13 herauszupressen waren; also Zuflucht zum Vater Rhein, will sagen Rio Negro genommen, bis die Zahl voll war, und siehe da, es waren alle wohl zufrieden!

„Wie ich schon früher mitgeteilt, rechnet Cipolletti die bewässerungsfähige Oberfläche in den Tälern auf 500 000 ha und dann kämen durch die zwei Kanäle Rio Negro—San Blás (100 km) und Choële-Choël—San Antonio (240 km) noch weitere 300 000 ha dazu; rechnen wir nur im Partido Patagones noch 150 000 ha anbaufähiges Land, für welches Bewässerung nicht unbedingt nötig ist (einzig die Familien Mulhall und Serantes besitzen über 100 000 ha der Küste entlang!), so erhalten wir 950 000 ha Ackerland, wie es besser nicht gewünscht werden kann. Ich weiss ganz genau, dass für die Ausführung eines solchen Werkes eine lange Reihe von Jahren nötig sind, aber der vorgezeichnete ist der einzige Weg, etwas Ordentliches zustande zu bringen. Was sich auf einer solchen Anbaufläche fruchtbarsten Bodens — verbunden mit dem Reichtum an Erzen, Steinen, Bauhölzern usw. in den Anden — erreichen lässt, überlasse ich der Phantasie des Lesers.

„Durch einen richtig angelegten Schiffahrtskanal San Blás—Rio Negro, welcher nach den Berechnungen von Cipolletti auf 2 Millionen Pesos zu stehen käme, würde die Neuquenbahn nur gewinnen, denn in Wirklichkeit hat dieselbe nur die Viehzucht, die grossen Estancias begünstigt und somit faktisch zur Entvölkerung beigetragen; — setzen wir zu den 2 000 000 Pesos weitere 1 000 000 Pesos für Baggerarbeiten (diese werden zwar nur auf 150 000 Pesos geschätzt), so würden wir mit 3 000 000 Pesos einen durchweg 2 m tiefen Wasserweg (Elbe 93 cm!) bis ins Herz der Anden, bis direkt vor die Tore Chiles, haben."

„Fassen wir zusammen:

1. Erfolgreiche Kolonisation ist nur möglich Hand in Hand mit Kanalisation;

2. Bewässerungskanäle ohne Stauwerke in den Andenseen ist ein Unsinn und deren Anlage fortgeworfenes Geld; die Wassermenge ist so gross, dass die Schiffahrt auf keinen Fall durch die Bewässerung leiden würde;

3. durch rationelle Schiffahrt gewinnt der Eisenbahnverkehr, da dadurch einer schnellen Bevölkerung des Rio Negro- und Neuquengebietes der grösste (einzige) Vorschub geleistet wird.

„Immer, wenn ich mich in Gedanken mit der Kolonisation und Bevölkerung des Rio Negro-Tales und des Neuquen beschäftige, führen mich die zwei Punkte Bahia Blanca und Bahia San Blás zu einem Vergleiche mit Bremen und Hamburg. So wie Bremen wegen dem Einfluss der Elbschiffahrt zurückgeblieben ist, in noch viel grösserem Massstabe wird Bahia Blanca von San Blás überflügelt werden: Gleiche Ursachen, gleiche Wirkungen!"

Auch über die Verhältnisse der Zone bei San Blás hat Herr R. Lehmann Bericht erstattet:

„Klima. Nach Beobachtungen, welche hier von verschiedenen Kommissionen und von Privaten registriert wurden, ergab das Thermometer folgende Mittel: Jahrestemperatur: 14 Grad C.; Winter: 7 Grad; Sommer: Tags: 30 Grad; Nachts 18 Grad.

„Der Meeresküste entlang ist das Thermometer noch nie unter Null stehend beobachtet worden; es können als grosse Ausnahmen diejenigen Tage resp. frühesten Morgenstunden bezeichnet werden, an denen das Thermometer unter 5 Grad steht.

„Seitdem ich hier bin, hat es zu verschiedenen Malen geschneit, aber der Schnee blieb nie länger als einige Stunden. Vergleichungen, welche ich angestellt, zeigten mir, dass die letzten drei Winter in der Hauptstadt kälter waren als hier. Auch Fröste sind hier nicht so schlimm wie weiter im Norden.

„Lästig werden hier im Winter hin und wieder die Südwinde, im Sommer die Nordwinde; der Mangel an Bäumen und anderm Schutz lässt dieselben besonders empfindlich erscheinen; die ersteren der Kälte wegen, die letzteren trocknen den Boden sehr stark aus. Zum grossen Segen für die Anpflanzungen legen sie sich aber beinahe jeden Abend schlafen. Im Sommer 1905 zeigten die Maispflanzen beinahe jeden Morgen grosse Tropfen Tau und die gepflügte Erde sah oft aus wie nach einem kleinen Regen, was natürlich nur bei windstillen Nächten möglich ist.

„Hier kann ich nicht anders als wiederholen, was ich in den letzten zwei Jahren schon oft über Verbesserung des Klimas in diesen Gegenden gesagt und geschrieben habe: trachte man den Regen möglichst zurückzuhalten, da wo er fällt, und suche man die Winde durch Anpflanzung von Wäldern und Wäldchen zu brechen. Hier in San Blás, der ganzen Meeresküste entlang, regnet es wenigstens so viel wie in Zentral-Europa, aber der Regen bleibt nicht, sondern fliesst ab, denn hohes Kampgras hat es nicht und kleine Gräser und niedrige Kräuter wenig, so dass bei stärkerem Regen das Wasser abfliesst, an den tiefer gelegenen Stellen sich ansammelt und Lagunen bildet, die dann als Tummelplatz für Schwäne, Gänse, Butardas, Enten, Möwen, Kibitze

und Schnepfen sich ganz hübsch machen. Es ist aber nicht nur das Fehlen der Wälder, das hier einen schlimmen Einfluss ausübt, es ist in noch weit erheblicherem Masse das zu starke Bestocken der Kämpe mit Schafen, da sich so niemals ein ordentlicher Rasen bilden kann, der das Abfliessen des Regens wenigstens einigermassen verhinderte.

„Die Ländereien dieses Distrikts sind noch wenig eingezäunt; das ganze Partido treibt Schafzucht, und Eigentümer oder Pächter sind gezwungen, ihre Ländereien mit Schafen zu überladen, sonst kommen die Tiere der Nachbarn und tun sich gütlich an seinen besseren Weiden. So bleibt ihnen schliesslich nichts anderes übrig, als mit den Wölfen zu heulen, d. h. ihren Kamp mit so viel Tieren zu bestocken, dass in Trockenjahren eine grosse Anzahl davon eingeht; dann wird ein durch das ganze Land schallendes Trauerlied über die regenarmen Weiden von Patagonien angestimmt und vom ersten bis zum letzten Verse durchgesungen!

„Hier sollte jeder Landeigentümer zur Anpflanzung von Bäumen verpflichtet werden und die Regierung Prämien aussetzen oder in irgendeiner andern Weise solche Leute begünstigen, damit kleinere und grössere Wälder geschaffen würden; ohne Hilfe von seiten der Regierung und ohne Zwangsmittel wird nichts erreicht, und die Ländereien werden von Jahr zu Jahr schlimmer werden. Als Beweis aus neuerer Zeit mag Südrussland gelten, wo früher ausgezeichnete Weiden und fruchtbare Aecker waren, dank der schützenden Wälder, seit Jahren aber regelmässig Trockenheit und in deren Gefolge Armut und Elend, sogar Hungersnot auftritt.

„Lage und Verkehrsmittel. Die bessere oder schlechtere Zukunft einer Kolonie und infolgedessen der Kolonisten hängt zum grössten Teile neben der Beschaffenheit des Bodens von deren Lage und den Verkehrsmitteln, die zum Fortschaffen ihrer Produkte dienen, ab. Der Hafen von San Blás nun ist jedenfalls der beste natürliche Hafen der ganzen argentinischen Küste; ich lasse zur Erhärtung dieses Ausspruches die Urteile von Fachleuten folgen: Kommodore Rivadavia schrieb im Namen der hydrographischen Kommission von San Blás im Bericht von 1884:

‚Die Bai San Blás, deren Eigenschaft als Hafen wir soeben festgestellt haben, wird wegen ihres leichten und bequemen Zugangs und ihrer grösseren Tiefe den Rio Negro ersetzen usw.

‚Die grosse Zone, welche von den reichen Gebirgsgegenden der Anden ausgeht, wird diesen bequemen Ausgangspuntk zur Versendung ihrer Produkte nach den Haupthandelsplätzen verwenden usw.

‚Gut und sicher ist dieser Hafen; er besitzt nichts, was dem Seehandel nachteilig sein könnte.

‚Jedes Schiff, welches in den Hafen von San Blás geht, muss an der Küste zwischen Punta Raza und Segunda Barranca, von wo aus der Signalturm von Punta Rubia sichtbar ist, beidrehen, sonst ist es der starken Strömung wegen gezwungen, südlich von Punta Raza zu halten usw.‘

„Und irgendwo habe ich vor Jahren folgendes gelesen: ‚Ich, ein Fremder, aber naturalisierter Argentinier, begreife nicht, wie man die Bai und den Hafen von San Blás hat übersehen können, welcher wegen seiner Situation ein neues Buffalo sein kann; durch seine Lage ist er ganz besonders für eine grosse Stadt geeignet, welche einen Ausgangspunkt für die Produkte von fünftausend Leguas Land darbietet.‘

„Der englische Admiral Kennedy, als Chef des südatlantischen Geschwaders, hat nach seiner Rückkehr nach England in seinem Bericht an die Regierung den Hafen von San Blás als den besten der Ostküste Südamerikas nach demjenigen von Rio de Janeiro bezeichnet, und der Lotse der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft sagte mir, dass Bahia Blanca im Vergleiche zu San Blás eine grosse Mausefalle sei.

„Wir leben also hier an einem der besten natürlichen Häfen der Welt, dessen Einfahrt heute mit Baken versehen und somit sichergestellt ist. Aber was nützt derselbe, wenn er nicht regelmässig befahren wird? Es ist schon oft vorgekommen, dass drei Dampfer und ein oder zwei Segler gleichzeitig hier lagen, dagegen war er auch schon hin und wieder 20 Tage lang wie tot, so dass wir die Korrespondenz über Patagones kommen lassen müssen.

„Hier legen die deutschen Dampfer der ‚Linea Nacional del Sud‘: ‚Toro‘, ‚Vaca‘, ‚Juanita‘ und ‚Dálmato‘ von Miguel Mihanovich, ‚Pomona‘ von Carbone und ‚Pueyrredon‘, einigen Kaufleuten in Patagones gehörend, an. Da wir hier aber nie genau Ankunfts- und Abfahrtszeit wissen, sind wir oft dazu verurteilt, mehrere Tage im Geschäftshaus an der Mole zu warten, was Zeitverlust ist und dabei die Reisekosten vergrössert; es bleibt zwar immer noch der Landweg, die Reise mit der gefürchteten Galera ist aber so unangenehm und teuer, dass man immerhin noch lieber am Hafen liegen bleibt und wartet.

„Bodenbeschaffenheit. Die Ländereien in Patagones — und wohl in ganz Patagonien — sind eine Mischung von Sand, Ton, Kalk und Humus; bekanntlich scheinen kalkhaltige Boden immer ärmer als sie in Wirklichkeit sind. Nachfolgend die Analyse von eingesandter Erde; ich möchte aber noch vorausschicken, dass im grossen und ganzen die Erde humusreicher ist; da ich verschiedener Gründe halber mit Pflügen und Säen im sandigsten Boden angefangen habe, wollte

ich doch nicht bessere Erde einsenden, sondern habe dieselbe mitten aus dem gepflügten Lande genommen.

Analyse.

Farbe	hellgrau-gelblich
Reaktion	neutral
Feuchtigkeit	2,825 %
Pérdida al rojo	3,000
Grober Sand	74,395
Feiner Sand	20,765
Grobkörnige Erde (gravas)	95,060
Ton	2,070
Humus	3,500
Stickstoff	0,756
Kalk (Ca O)	13,440
Pottasche (K_2 O)	4,434
Phosphorsäure (Ph_2 O_5)	0,992

„Als Presbyster Stanislaus Cynalewsky (bekannt als Kolonisator in Misiones und als Verfasser verschiedener Artikel über Kolonisation) sich hier seinerzeit die Ländereien anschaute, gefiel ihm die Erde ausgezeichnet; er nahm ebenfalls solche mit sich, um dieselbe zu analysieren und ich bin sicher, dass er wenigstens das dreifache sowohl an Humus wie an Ton herausbrachte; Herr Cynalewsky nahm sie aus der Mitte eines neu aufgebrochenen Ackers, wo wir gerade pflügten. Es würde übrigens schwierig sein, ein Los von 100 Hektaren mit in allen Teilen gleicher Erde zu finden; ja, man könnte mit Leichtigkeit aus jedem Lose sehr gute Gartenerde einsenden, da ich aber später keine Vorwürfe hören möchte, habe ich nicht von der besten Erde zur Analyse eingesandt.

„Die Kolonie Serantes setzt sich aus den Losen 76, 99, ½ von 100, 101, 102 und 102A zusammen.

„Das Los 76 hat den tonhaltigsten Boden und beinahe überall in 4 bis 8 m Tiefe gutes Trinkwasser. Los 99 ist auch noch ziemlich tonhaltig, hat aber etwas mehr Salzwasser. Das halbe Los 100 ist schon etwas sandiger; Wasser teilweise gut, teilweise salzig. Los 101 ist noch sandiger (siehe Analyse) und hat wenig gute Brunnen und Los 102 und 102A (bekannt unter dem Namen ‚Rincón Walker') hat am Arroyo Jabali und an einigen Lagunen, welche durch die einströmende Meeresflut gebildet und durch die ausströmende Ebbe wieder entleert werden, richtige Salitrale, im übrigen aber einen Boden, welcher mir sehr gut gefällt; Wasser an einigen Orten süss, an andern salzig.

„W a s s e r v e r h ä l t n i s s e. An einigen Orten haben die Brunnen gutes, an andern salziges, an einigen Stellen sogar schädliches

Wasser; wenn sich dennoch die Kämpe mit Schafzüchtern bevölkert haben, so liegt es hauptsächlich daran, dass sich der Mensch eben an sehr vieles gewöhnt. Neu gegrabene Brunnen sind mit wenigen Ausnahmen salzig; mit der Zeit aber, namentlich wenn dieselben an tiefer gelegenen Stellen gegraben wurden, wird das Wasser besser, indem sich dieselben bei starkem Regen mit Süsswasser füllen und so gleichsam Zisternen bilden; durch den stetigen Wasserverbrauch vermindert sich natürlich der Salzgehalt der Erde in der nächsten Nähe des Brunnens, so dass dasselbe nach jedem Regen länger süss bleibt, bis man schliesslich nach Wochen vom Salzgehalt nichts mehr verspürt; auch wird die Seife beim Waschen nicht mehr ‚geschnitten'.

„K o l o n i s a t i o n. Um mit einer Kolonisation im grossen vorwärts zu kommen, sollten Bohrungen vorgenommen werden, um artesische Brunnen zu erstellen. Heutzutage ist es doch nichts grossartiges mehr, 200 bis 300 m tief zu gehen; für einen Privatmann, speziell Kolonisten, zwar immer noch zu kostspielig.

„Die Kämpe hier herum haben alle ein mehr oder weniger gleiches Aussehen, was Pflanzenwuchs anbetrifft: es sind sogenannte Schafkämpe. Unter den Futterpflanzen finden wir Gräser, Malven, Storchschnabel, Disteln (Korbblütler), Schmetterlingsblütler usw. Im allgemeinen haben die Kämpe in Patagonien den zweifelhaften Ruhm, nur wenig verschiedene Gräser und Futterkräuter zu haben, aber auch darin wird übertrieben. In meinem Potrero habe ich gegenwärtig wenigstens 12 verschiedene Futterpflanzen (hauptsächlich Gräser), von denen ich in den letzten zwei Jahren keine Ahnung hatte, oder die man doch nur als verkrüppelte und schwindsüchtige Exemplare unter Dorngebüschen, wo ihnen die Schafe nicht beikommen konnten, vorfand. Sobald ein Stück Land mit Schafen überladen ist, kann nichts wachsen, da wohl kein zweites Tier so stark die natürlichen Wiesen zerstört, wie dieses.

„F a u n a. Aus der Tierwelt haben wir hier folgende Vertreter: Fuchs, Stinktier, Wildkatze, Marder, Pampahasen (‚liebres'), Höhlenhasen (‚viscachas'), Meerschweinchen (‚cuices'), Gürteltiere, Adler, Geier, Falken, Strausse (sind von den Einwohnern sehr verfolgt, sowohl des Fleisches als auch der Federn wegen), wilde Perlhühner (oft zu 50 und mehr zusammen; die Eier sind in Grösse und Geschmack den Hühnereiern ähnlich und leicht zu finden), Rebhühner (auch sehr häufig; die Eier sind ein feiner Leckerbissen), Schnepfen, verschiedene Taubenarten, Krammetsvögel, und an der Meresküste: Flamingos, Gänse, Schwäne, Enten, Möwen, Taucher, Reiher; auch Singvögel fehlen nicht: an schönen Frühlingsmorgen könnte man sich in eine waldreiche Gegend Deutschlands oder der Schweiz versetzt fühlen.

„F i s c h z u c h t. Wichtiger als alles das ist aber der Fischreichtum an der Meeresküste; fing ich doch zu Fuss mit zwei Kindern über 50 Kilos der schönsten Corbinas in weniger als einer Stunde; auch dürfen wir der vielen Austern, welche man an allen Felsen findet, nicht vergessen.

„V i e h z u c h t. Ueber die Viehzucht will ich nicht viel Worte verlieren: Butter und Käse werden zu besseren Preisen verkauft als im Norden; die Pferde haben den wohlverdienten Namen, sehr ausdauernd und anspruchslos zu sein, und die Wolle aus dem Partido Patagones (nicht zu verwechseln mit ‚lana de Patagones', da der grösste Teil der Wolle des Territoriums Rio Negro über Patagones ausgeführt wird) steht im Preise immer noch etwas höher als die Wolle aus der Nähe von Bahia Blanca.

„A c k e r b a u. Wichtiger für ein Kolonisationsunternehmen ist natürlich der Ackerbau. Allgemein hiess es bis jetzt, dass die Kämpe von Patagonien, soweit sie nicht bewässert werden können, für Ackerbau untauglich seien; es gäbe weder Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, noch viel weniger Leinsamen und Mais. Diese vollständig irrige Meinung braucht nun heutzutage nicht mehr widerlegt zu werden. Es würde zu weit führen, meine Ernteresultate hier anzuführen, sind doch seither Leute genug hier gewesen, die bezeugen können, was erzielt worden ist.

„Es gehört jedoch dazu: tief und gut pflügen, um die Feuchtigkeit besser zu behalten; früh säen und im Frühjahr tüchtig eggen, dann kann es unmöglich fehlen; freilich so viel Stroh wie in Europa gibt es nicht, dafür aber viel Körner.

„W e i n b a u. Es sei noch beigefügt, dass nach meinem Dafürhalten später hier ein Weinland ‚par excellence' erstehen wird, denn seine Lage, die Zusammensetzung des Bodens usw. stellen diese Gegend in so günstige Verhältnisse, dass sie mit der grössten Leichtigkeit gegen abgelegenere Gegenden mit kostspieligeren Kommunikationswegen in erfolgreiche Konkurrenz wird treten können."



Anhang

Einige Bemerkungen über Argentinien im allgemeinen zur Orientierung für den Ankömmling

Inserate

Die allgemeine und heute von der Seeseite her noch fast einzige direkte Eintrittspforte ins Argentinerland ist die mächtige Hafenstadt Buenos Aires, heute mit 1100000 Einwohnern. Es ist wohl die internationalste Stadt, die es auf dem ganzen Erdenrund gibt, und die volkreichste und bedeutendste der südlichen Halbkugel. Alle Sprachen werden hier gesprochen. Die Landessprache ist spanisch.

Für die Zwischendecker ist durch Errichtung einer gewaltigen, bald vollendeten **Einwandererherberge,** die 3000 Personen bequem Unterkunft gewähren kann, Vorsorge getroffen, dass sie sich von den Reisestrapazen erholen und sich nach Beschäftigung umsehen können. Fünf Tage lang werden sie im sogenannten Immigrantenhaus kostenlos und sehr gut verpflegt, und sodann haben sie während des ersten Monats ihres Aufenthalts im Lande das Recht, auf Regierungskosten frei nach irgendeinem Punkt der Republik, wo sich gerade Arbeit für sie vorfindet, befördert zu werden. Als einziges Requisit wird verlangt, dass sie ihre Schriften bei Ankunft durch den an Bord kommenden Beamten der Einwanderungsbehörde abstempeln lassen. Dolmetscher stehen dem Einwanderer zur Verfügung. Kein Land der Erde bietet eine derartige Vorsorge.

Sollte durch irgendwelche Umstände der Einwanderer veranlasst sein, länger als fünf Tage in der Hauptstadt zu verweilen, so gibt es eine Anzahl sehr empfehlenswerter Gasthöfe, von Deutschen oder Schweizern gehalten, wo er zu sehr anständigen Preisen Unterkunft findet. Es seien hier genannt das **„Hotel Continental“**, der **„Deutsche Bund“**, das **„Heidelberger Fass“**, **„Balzers Criterion“**, **„Hamburger Hof“** und **„Kaiserhof“**. Alle diese Gasthöfe sind in unmittelbarer Nähe des Hafens gelegen.

Für den Geschäftsreisenden und den Passagier I. Klasse sind sodann zu empfehlen das **„Palace Hotel“** (siehe Inserat) und das **„Royal Hotel“** (siehe Inserat). Diese beiden Hotels geben einem grossstädtischen europäischen Hotel durchaus nichts nach.

Ausser Nickel- und Kupfermünzen zirkuliert in Argentinien kein Hartgeld Die Landesmünze ist der argentinische Papierpeso (Peso moneda nacional), der fr. 2,20 oder Mk. 1,80 gilt. Man tut gut daran, bei den Hotels oder in den deutschen Banken sein Geld zu wechseln, da in den Wechselstuben der neue Einwanderer oft betrogen wird.

Es ist nicht ratsam, sich länger als absolut nötig in der Stadt aufzuhalten, wenn man im Lande Beschäftigung sucht. Immerhin wird es sich der deutsche Einwanderer nicht nehmen lassen, die Bierverhältnisse kennen zu lernen. Die sind nun in Buenos Aires recht gut, und an deutschen Lokalen, wo ein gut behandeltes Glas Bier ausgeschenkt wird, ist kein Mangel. Den ersten Rang unter

11*

den Bierbrauereien, was Grösse und Vertrieb, sowie gute Qualität des Bieres anbetrifft, nimmt die **„Quilmes-Brauerei“** ein. Sie ist heute die drittgrösste der Welt. Auch die von österreichischen Braumeistern geleiteten Brauereien **„Pilsen“** und **„Palermo“** liefern einen recht guten Stoff.

Der Vereinigungspunkt der Offiziere und Passagiere der deutschen Dampfer, von denen oft über ein Dutzend im Hafen liegen, ist **„Aues Keller“** (siehe Inserat). Hier finden sich auch viele deutsche Geschäftsleute zusammen.

Unweit davon befindet sich der Bierpalast der **Gebr. Luzio** (Schweizer), mit dem Stammhaus **„Bier-Konvent“** in der Strasse Cuyo. Diese beiden Lokale sind tagsüber sehr stark frequentiert, da sie als Rendez-vous-Platz der Geschäftswelt gelten (siehe Inserat).

Gemütliche Lokale sind auch das **„Restaurant Monsch“** (siehe Inserat) und der **„Fürst Bismarck“**, gehalten von einem biederen Schwaben (siehe Inserat). Ferner die **„Wilhelmshalle“**, die **„Bankhalle“**, das **„Weisse Kreuz“**, **„Chalet Suisse“**, **„Gambrinus“**, **„Royal-Keller“** u. a. m.

In allen diesen Lokalen liegen die in Buenos Aires erscheinenden deutschen Tagesblätter auf, so dass der Ankömmling in deren Inseratenteil Gelegenheit zu allen möglichen Orientierungen und Adressen findet.

Ackerbauer tun gut daran, sich bei der **„Colonizacion Stroeder“** zu melden, wo sie am ehesten entweder als Pächter oder Knechte in einer Kolonie untergebracht werden können. Es ist nämlich auch für solche Landwirte, welche über etwas Kapital verfügen, nicht empfehlenswert, sich sofort anzukaufen, sondern es

ist ratsam, sich vorerst etwas in die neuen, durchaus ungewohnten Verhältnisse einzuleben. In Argentinien wird die Landwirtschaft auf ganz anderer Grundlage betrieben als in Europa. Wo es irgendwie angängig, tritt der Maschinenbetrieb in den Vordergrund und alle Kulturen ebenso wie die Viehzucht, werden in grossem Massstab angelegt. Das Arbeitspersonal, das man vorfindet, verfügt gewöhnlich über sehr wenig landwirtschaftliche Vorkenntnisse, weshalb der Bauer selbst überall persönlich eingreifen und mit dem Beispiel vorangehen muss. Der Neuling würde deshalb auf seine Kosten recht böse Erfahrungen machen, wenn er sofort in altgewohnter Weise mit Ackerbau sich befassen wollte.

Für den Germanen empfiehlt sich in diesen Ländern die gruppenweise Ansiedlung; er fühlt sich dann nicht so einsam und findet die Möglichkeit, seinen Kindern deutschen Schulunterricht zu verschaffen. Dies ist ein wichtiger Faktor für die Erhaltung des Deutschtums, der nicht ausser acht gelassen werden darf.

Eine Anzahl wohlmeinender Germanen hat vor einem Vierteljahrhundert den **„Verein zur Förderung germanischer Einwanderung“** ins Leben gerufen, der sein Lokal provisorisch in der Calle Esmeralde 166 (Deutsche Kirche) aufgeschlagen hat. Seine Tätigkeit besteht in unentgeltlichem Arbeitsnachweis, Stellenvermittelung und Auskunfterteilung. Unternehmer und Kapitalisten finden an der **„Beratenden Körperschaft für wirtschaftliche Unternehmungen in Argentinien“** eine Institution, welche ihnen alle möglichen geschäftlichen Aufschlüsse erteilt.

Ferner kann man die Dienste der neu gegründeten **„Auskunftsstelle für Südamerika“**, deren Bureau sich Calle San Martin 543 befindet und das von Herrn Herrmann Schroff geleitet wird, in Anspruch nehmen.

In der Hauptstadt sowohl wie in den grösseren Städten des Innern existieren **Hilfs-** und **Krankenunterstützungsvereine** der verschiedenen germanischen Nationalitäten und tut jeder Einwanderer, sobald er einmal festen Boden gefasst hat, gut daran, einem solchen Vereine beizutreten.

Deutsche **Banken** gibt es auch. Wer Geld hat, soll es dort hinterlegen; auf alle Fälle tut man gut daran, nie viel Bargeld bei sich zu haben oder etwa solches prahlerisch zu zeigen, denn auch in Buenos Aires fehlt es nicht an lieben „Landsleuten“, die sich des neuen Einwanderers in „uneigennützigster“ Weise so lange annehmen, bis er nichts mehr hat. Diese lichtscheuen Elemente, die sich vorzüglich in den am Hafen belegenen Strassen herumtreiben, sind es denn auch, welche den frischen Ankömmling solange davon abhalten, im Landesinnern sich ein Unterkommen zu suchen, bis sie ihm den letzten Centavo aus der Tasche geluchst haben. Also ist da Vorsicht und Misstrauen sehr anzuraten. Der Einwanderer hat an den obengenannten Korporationen und Geschäftshäusern vertrauenswerte Stellen genug, um sich Rats zu erholen und sollte sich daher stets davor hüten, sich dem ersten besten landsmännischen Biedermann anzuvertrauen. Diese Verhältnisse herrschen übrigens in allen Hafenstädten, man kann aber nie genug auf diesen Uebelstand aufmerksam machen.

Was die Beförderungsgelegenheit anbetrifft, so stehen in bezug auf Bequemlichkeit und vorzügliche Verpflegung die Dampfer des **„Norddeutschen Lloyd“**, welche zwei- bis dreimal per Monat von Bremerhaven und Antwerpen abfahren, unbedingt an erster Stelle. Auch für Zwischendecker sind diese Dampfer vorzuziehen.

Argentinien, mit annähernd 3 Millionen Quadratkilometern Flächeninhalt, ist fast sechsmal so gross wie das Deutsche Reich, hat aber kaum 5 Millionen Einwohner, wovon 2 Millionen auf die Städte entfallen. Das Land ist also ausserordentlich menschenarm, und der Ansiedler im Kamp wird sich daher in der ersten Zeit recht vereinsamt fühlen; man findet sich aber bald damit ab.

* * *

Das Territorium **Rio Negro** allein ist fast so gross wie das Königreich Preussen und weist zurzeit kaum 20 000 Einwohner auf! Da ist also noch viel Platz, wenn ich auch gleich vorausschicken will, dass kaum der dritte Teil dieser Fläche anbaufähiges Land ist. Nirgends als gerade in diesen Gegenden ist es so gefährlich, Land aufs Geratewohl anzukaufen; aus diesem Grunde geht denn auch die Besiedelung so langsam vorwärts.

Von der Grenze der heissen Zone bis zum 28. Breitegrad weist Argentinien einen Streifen subtropischen Klimas auf. Dazu rechnen wir das Chaco- und Formosa-Territorium, die Provinz Corrientes und den nördlichen Teil von Santa-Fé, das Territorium Misiones und die Provinzen Jujuy, Salta, Tucuman und Santiago del Estero. Ein gemässigtes, aber im Sommer immerhin noch recht warmes Klima, das etwa demjenigen von Spanien und Süditalien an die Seite zu stellen ist, haben die Provinzen Entre-Rios, Córdoba, der südliche Teil von Santa Fé, Buenos Aires und San Luis; davon etwas verschieden durch die



Höhenlage und durch die Trockenheit des Bergklimas sind die Provinzen Catamarca, Rioja, San Juan und Mendoza.

Die südlichen Territorien, welche man unter dem Sammelnamen Patagonien zusammenfasst, haben ein rauheres, dem nordeuropäischen vergleichbares Klima. Am Rio Negro wird es aber im Sommer immer noch ganz hübsch warm.

Die Industrie ist in Argentinien noch in den Kinderschuhen. Die natürliche wirtschaftliche Entwickelung des Landes weist auf Ackerbau und Viehzucht hin; später kann auch noch der Minenbetrieb eine Rolle zu spielen berufen sein. Alle mit den genannten Betrieben verbundenen Gewerbe und Industrien sind entwickelungsfähig und rentieren gut; andere Zweige der Industrie sind es nur dank einem unverhältnismässig hohen Schutzzoll, welcher blos dazu beiträgt, den Lebensunterhalt bedeutend zu verteuern. Erwähnt möge noch werden die Ausbeutung der grossen Waldungen im Norden wie im äussersten Süden des Landes.

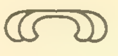
Das Eisenbahnnetz Argentiniens kommt mit ca. 25 000 km dem des ganzen übrigen Südamerika zusammengerechnet etwa gleich. Das Telegraphennetz ist fast doppelt so lang. Post- und Telegraphendienst ist gut organisiert.

Man hat in Deutschland immer noch die Anschauung, die Regierung Argentiniens verfüge über unermessliche Zonen fiskalischer Ländereien und der Einwanderer komme kostenlos oder doch zu ganz billigem Preis in den Besitz eines Landkomplexes. Dies ist jedoch heute durchaus nicht mehr der Fall. Das Land, über das die Bundesregierung noch verfügt, ist entweder so gut als wertlos, oder dann befindet es sich in weitentlegenen, von den Verkehrswegen noch nicht berührten Gebieten. Dazu ist das Landgesetz in seiner Handhabung derart vexatorisch, dass einem neuen Ankömmling durchaus nicht zu raten ist, sich auf Regierungsländereien anzusiedeln. Es bestehen einige private Kolonie-Unternehmungen, welche jedoch auf die gruppenweise Ansiedelung germanischer

Buenos Aires.



Palace  Hotel

Federico Rast, Besitzer,

ist das **grösste** und **vornehmste Hotel** in **Süd-Amerika** und seiner neuesten Luxus- und hygienischen Einrichtungen wegen eines der komfortabelsten der Welt, nach Schweizer System geführt.

Sämtliche Appartements sind vollständig unabhängig und bestehen aus einem Vorzimmer, einem Salon, 1, 2 oder 3 Schlafzimmern, **Bade-Zimmer** und Ankleidezimmer mit Gepäckraum, alles mit Zentralheizung und elektrischem Licht versehen. **Jedes Appartement hat seine eigene Telefoneinrichtung für Stadt- und auswärtige Gespräche mit eigener Zentrale im Hotel.**

Grosse Halls, aufs modernste möbliert. **Grossartiger Hotel-Eingang** mit imposantem Treppenhaus. Der grosse Speisesaal, reiner Empire-Stil, sowie der Bankett- und Festsaal auf der Terrasse geniessen die wunderbare Aussicht auf die Gartenanlagen des Paseo de Julio, auf den Hafen von Buenos Aires und den Rio de la Plata in seiner ganzen Herrlichkeit. Zwei elektrische Aufzüge führen bis zur Terrasse, Promenoirs, amerikanischen Bar, alles mit Zentralheizung, von wo man die denkbar schönste Aussicht auf Stadt, Hafen und Meer geniesst.

Die ganze Möblierung und Installation ist in englischem Stil gehalten und ist das feinste, was bis heute hier eingerichtet wurde.

Die Küche ist unter der Direktion eines feinen französischen Chefs und dürfte sowohl, wie der Keller, dem feinsten Geschmacke genügen.

Im speziell für die heisse Jahreszeit eingerichteten **Roof-Garden,** 500 Personen fassend, spielt jeden Abend eine **grosse Kapelle** bei schöner kühler Meerluft.



Elemente bisher keine Rücksicht nehmen konnten, da der Zuzug von solchen sich in viel zu kleinem Masse und zu langsam vollzieht.

Es ist also Aufgabe einer mit europäischem Kapital ausgerüsteten Landgesellschaft, eine germanische Kolonisation anzubahnen, dann wird die Privatinitiative in Argentinien sehr rasch mit ähnlichen Unternehmungen nachfolgen.

Die Landpreise sind in den drei letzten Jahren, gestützt auf verschiedene neue Eisenbahnbauten und Erschliessung bisher fast unzugänglicher Gebiete ganz enorm in die Höhe gegangen; z. B. in der Provinz San Luis um das Neunfache der noch im Jahre 1903 gezahlten Preise! In jüngster Zeit ist ein kleiner Rückschlag erfolgt, der aber nicht von langer Dauer sein dürfte.

Man hört auch heute noch vielfach von Indianern in Südamerika sprechen, und romantisch veranlagte oder durch die Lektüre der phantastischen Lederstrumpferzählungen und dergleichen Zeugs verdrehte Köpfe stellen sich da alle möglichen Abenteuer vor. Mit diesen Phantasien sollte einmal aufgeräumt werden. Die wenigen Indianer, die es im Süden Argentiniens noch gibt, sind als Stämme kaum mehr in Betracht fallend und leben friedlich auf ihren Reservationen oder stehen als Knechte im Dienste der Ansiedler. Gefährlich sind sie durchaus nicht. In den Urwäldern des Chaco existieren noch einige nicht unterworfene Stämme, welche indes nur selten sich hervorwagen und wenig Schaden anrichten. Auch sie werden von der Kultur zurückgedrängt, sobald einmal in jener Zone bessere Verbindungen geschaffen sind.

Für Unternehmer und Kapitalisten dürfte die nachfolgende Berechnung über die Rendite eines Estanciabetriebes unter normalen Verhältnissen von Wert sein, die mir von einem durchaus zuverlässigen und durch lange Praxis erfahrenen deutschen Landwirt zur Verfügung gestellt worden ist. Es handelt sich dabei immer um argentinische Pesos à Mk. 1,80, nicht um Dollars.

Ertrags-Berechnung einer mit Luzerne besäten Estancia in der Provinz Córdoba.

Inventar:

	Pesos	Pesos
Eine cordobesische Quadratlegua (2700 ha haltend, zu Pesos 150 per Hektar, vollständig mit Luzerne besät, mit Wohnhaus, Schuppen, Corrales, Windmotoren und Drahteinzäunungen)		405 000,—
Rindvieh:		
675 Kühe zu Pesos 50,—	33 750,—	
350 Rinder von 1 zu 2 Jahren	12 250,—	
175 Rinder von 2 Jahren á Pesos 50,—	8 750,—	
15 Stiere zu Pesos 200,—	3 000,—	57 750,—
Schafe:		
5000 Schafe zu Pesos 8,—		40 000,—
Pferde:		
30 Arbeitspferde zu Pesos 40,—	1 200,—	
1 Hengst	1 000,—	
40 Stuten zu Pesos 50,—	2 000,—	4 200,—
Werkzeuge, Karren, Kutschen:		3 000,—
		509 950,—

Gewinn und Verlust; schuldet an Verschiedene:

Schafe:		
Verkauf von 1000 Hammeln zu Pesos 12,—	12 000,—	
„ „ 1000 Schafen zu Pesos 9,—	9 000,—	
„ „ 15 000 kg Wolle zu Pesos 0,80	12 000,—	
Existenz mit 2000 Kopf Zuwachs, 5000 zu Pesos 8,— . .	40 000,—	73 000,—
Rindvieh:		
Verkauf von 170 Rindern 3 jährig zu Pesos 80,—	13 600,—	
„ „ 170 alten Kühen zu Pesos 65,—	11 050,—	
Existenz mit 350 Kopf Zuwachs, weniger ein verbrauchter Stier	57 550,—	82 200,—
Pferde:		
28 Pferde zu Pesos 40,—	1 120,—	
1 Hengst	900,—	
40 Stuten	2 000,—	
30 Fohlen zu Pesos 35,—	1 050,—	5 070,—
Werkzeuge usw.:		
Existenz		3 000,—
		162 970,—
Kapital:		
1 Quadratlegua		405 000,—
		568 270,—

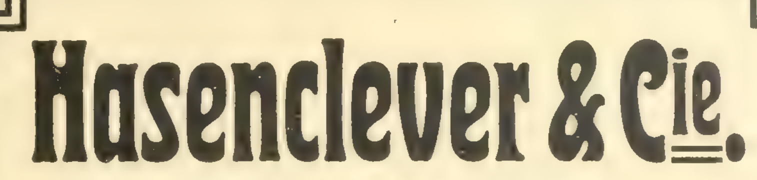
Verschiedenes an Gewinn und Verlust:

Werkzeuge:	
10 % Abschreibung	300,—
Unkosten:	
Gehalte und Unterhalt nebst Steuern	10 000,—
Schafe:	
Krätzemittel und Schurkosten	1 100,—
	11 400,—

Konto von Gewinn und Verlust.

		Soll:	Haben:
Fol. 1	Pesos	509 950,—	
„ 2		11 400,—	568 270,—
Saldo		46 920,—	
	Pesos	568 270,—	568 270,—

Gewinn: Pesos 46 920,—, also etwas mehr als 9 % vom Kapital.



Stammhaus in Remscheid:

Joh. Bernh. Hasenclever & Söhne.

Filialen in Buenos Aires, Rio de Janeiro, S. Paulo, New York.

Bemerkungen: Die Ertragsberechnung bezieht sich auf einen normalen Geschäftsgang ohne Verluste an Vieh durch Epidemien und Dürre (Verluste, die man zu verhüten imstande ist) und auch ohne zufällige günstige Ankäufe, die einen Ertrag bedeutend erhöhen können. Normale Verluste an Vieh, die man jährlich auf 4 % berechnen darf, sind bereits durch eine Verringerung des Zuwachses vorgesehen. Sehr ins Auge zu fassen ist die Tendenz des Steigens des Bodenpreises, eine Tendenz die auf sicherer Basis ruht, solange der Ertrag einem höheren Zins entspricht, als in andern Ländern üblich ist. Aus diesem Grund ist von dem Wert der Quadratlegua mit Wohnhaus usw. nichts abgeschrieben worden es ist als ganz sicher vorauszusehen, dass der Wert der Estancia auf das Doppelte steigen muss.

Für Geschäftsleute und Auswanderungslustige, die stetig auf dem Laufenden zu sein wünschen, empfiehlt es sich, auf die in Buenos Aires in deutscher Sprache erscheinenden Wochen-Ausgaben des „Argentinischen Tageblattes" (**„Argentinisches Wochenblatt"**) und der „Deutschen La Plata-Zeitung" (**„La Plata-Post"**), sowie die **„Buenos Aires-Handels-Zeitung"** zu abonnieren. Diese Blätter bringen stets wertvolle geschäftliche Nachrichten und Mitteilungen von germanischen Ansiedlern aus allen Teilen der Argentinischen Republik.

Wer sich über die Verhältnisse in Argentinien in wahrheitsgetreuer und zuverlässiger Weise zu orientieren wünscht, dem empfiehlt der Verfasser nachfolgende Schriften:

Argentinien als Ziel für germanische Ansiedelung. Handbuch, herausgegeben vom Verein zur Förderung germanischer Einwanderung in Buenos Aires. Zweite Auflage. Selbstverlag. Zu beziehen durch jede Buchhandlung. Mit einem Stadtplan von Buenos Aires und einer grossen Eisenbahnkarte. Preis 2 Mark.

Buntes Allerlei aus Argentinien, von J. M. v. Vacano. Mit zahlreichen Illustrationen und einer allgemeinen Uebersichtskarte. Verlag von Dietrich Reimer, Berlin. Preis 8 Mark.

Ein Land der Zukunft. Beitrag zur näheren Kenntnis Argentiniens. Mit 100 Abbildungen und einer Karte. Von einem deutschen Offizier. Verlag von „Südamerika", München (J. Greger).

Chubut, von Dr. W. Vallentin. Mit Illustrationen. Verlag von Hermann Paetel, Berlin. Preis 6 Mark. — **Neuquen,** von demselben Verfasser (im Druck).

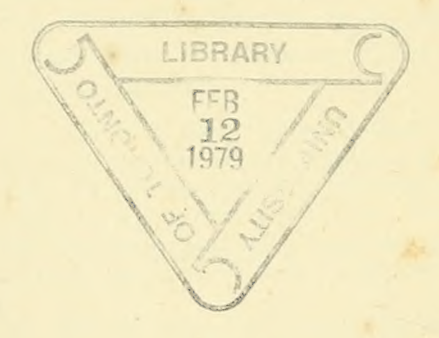
In der Pampa. Argentinische Skizzen von Erwin v. Haase. Verlag C. A. Schwetschke & Sohn, Berlin.

Deutsch-Südamerikanisches Jahrbuch 1906—8. Herausgegeben von Jos. Winiger, Berlin-Charlottenburg, Guerickestrasse 41. Ein statistisches Handbuch in Deutsch-Spanisch über alle südamerikanischen Republiken. Erscheint 1907.

Ueber die Auswanderungsfrage im allgemeinen ist durch seine grosszügige Auffassung hervorragend die Schrift:

Eine kritische Stunde in der Entwicklungsgeschichte unseres Volkes. Von H. F. Suksdorf. Verlag von Dietrich Reimer, Berlin. Preis geh. 1,50 Mk.




LIBRARY
FEB
12
1979
UNIVERSITY
OF TORONTO

